№5 (947) МАЙ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

KIA RIO
CHEVROLET AVEO
RENAULT SANDERO

22

В СПОРЕ ВЫИГРАЛ НОВИЧОК

260

ТАНК Т-34: КЛАССИК, ОДЕТЫЙ В БРОНЮ

ISSN 0321-4249
10005
9 770321 424007



Антон Чуйкин, главный редактор

День, когда начался мир

Недавно поймал себя на мысли, что все самое хорошее или, по крайней мере, очень многое начиналось в моей жизни в мае. Например, мой первый велосипедный выезд в сезоне (это я довольно глубоко погрузился в воспоминания – но они очень яркие, поверьте) приходился на тот момент, когда над нашим районом разносилось: «Этот День Победы порохом пропах…»

И каникулы начинались в мае.

Именно в мае я впервые открыл дверь десятого дома в Селиверстовом переулке и попал в редакцию «За рулем».

В мае купил свой первый автомобиль...

Ну и так далее (сугубо личное опущу). Из таких эпизодов складывается жизнь. И наверное, у каждого есть свой особенный месяц. Месяц, когда все начиналось.

Шестьдесят пять лет назад у всех, кто жил тогда, и у всех, кто родился после, случилось самое главное и самое хорошее: кончилась страшная война и начался мир. Все остальное – лишь следствия того события.

Которое было сотворено людьми – можно сказать, такими же, как мы, хотя это очень большой комплимент современникам. Мне кажется, это самое значимое достижение человечества – конец войны, день победы и начало мира.

Не знаю, какими словами передать чувства, которые испытываешь к солдатам Великой Отечественной. Пожалуй, они сродни сыновним. Спасибо вам!

9 Мая: «праздник со слезами на глазах», парад, гвоздики к Вечному огню, помолодевшие люди с медалями и орденами во всю грудь, минута молчания с комком в горле, «В бой идут одни старики», «Офицеры», салют.
С Днем Победы! С днем, когда начался мир!

Продолжение темы – на с. 88, 260.








У048АХ 190
Н817АР 190
С914УЕ 199



50 **ПОДНИМИТЕ МНЕ ВЕКИ**
Спецтест систем видеоконтроля

88 **ЭТИ ДНИ МЫ БУДЕМ ВСПОМИНАТЬ…**
Судьбы военных водителей



122 **ПОКУПАЙТЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ**
Новая «Приора» или «Фокус» б/у?

150 **БОШ В ПОМОЩЬ**
Электронные ассистенты

ABS 2 — 6,2 кг
ABS 5.0 — 3,8 кг
ABS 5.3 — 2,6 кг
ABS 5.7 — 2,5 кг
ABS 8 (S-Motor) — 1,7 кг
ABS 8.1 (XXS-Motor) — 1,4 кг
ABS 9 — 1,1 кг
29% 52% 69% 76%

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.



186 БЕЗ БОЛЬНИЧНЫХ
«Рено-Логан» в деталях

228 ИЗБАВЛЕНИЕ ОТ СКУКИ
Формула-1

190 ДЕТЯМ ДО 18 РАЗРЕШАЕТСЯ
Тест детских кресел

250 ВОТ ТАКОЕ КИНО
«Фигурка» с завязанными глазами

Цилиндров меньше – сил больше

«Порше-Кайен» не отнесешь к автомобилям, радующим владельцев экономичностью. Тем не менее теперь можно похвастаться перед другими обладателями крутого вседорожника и расходом топлива – 8,2 л/100 км.



Для этого нужно остановить выбор на гибридной версии «Порше-Кайен S Гибрид», которую станут продавать и в России примерно за 4,5 млн. рублей.

Новинка представляет собой сплав самых передовых технологий, главные из которых, конечно же, сконцентрированы в силовом агрегате. Здесь дружно трудятся V-образная «шестерка», развивающая благодаря наддуву 333 л.с., и электромотор, добавляющий скромные, на первый взгляд, 47 «лошадок». Если же говорить о крутящем моменте (а именно он определяет динамику автомобиля), то вместе два двигателя выдают 580 Н·м уже с 1000 об/мин! Муфта, управляемая процессором, позволяет водителю выбирать между режимами, когда колеса крутит ДВС, электромотор или оба вместе. Причем только на электротяге можно бесшумно и без выхлопа катиться по городу на скорости до 60 км/ч. Энергией обеспечивает никель-металлогидридная батарея напряжением 288 В, спрятанная под полом багажника и автоматически подзаряжающаяся при сбросе скорости и торможении.

Появление гибридного варианта совпало с обновлением всего модельного ряда «Порше-Кайен». Он стал еще более спортивным и в чем-то похожим на «Порше-911» и «Панамеру». При этом, несмотря на увеличившуюся длину и колесную базу, смотрится машина компактнее прежней.

Из других технических новинок отметим адаптивный головной свет PDLS и систему SWA, постоянно сканирующую пространство вокруг автомобиля и предупреждающую водителя о препятствии в мертвой зоне при перестроении.

Porsche Cayenne S Hybrid

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый: число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 6/24/2995 см^3; мощность – 245 кВт (333 л.с.) при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 440 Н·м при 3000–5250 об/мин; электромотор: мощность – 34 кВт/47 л.с., максимальный крутящий момент – 300 Н·м при 1150 об/мин.

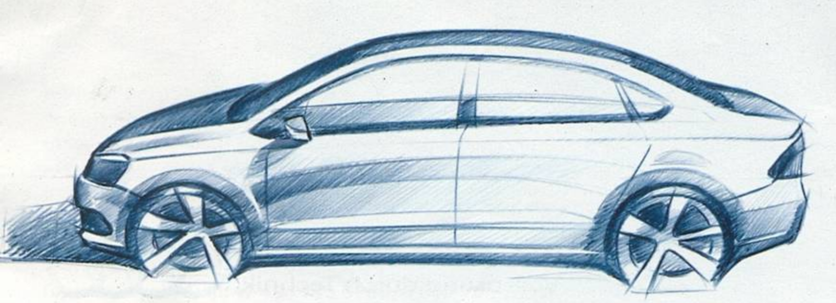
ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; база – 2895 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4846×939×1705 мм; объем багажника – 580/1690 л; снаряженная масса – 2240 кг. Шины – 255/55R18.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 242 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,2 л/100 км.



Немецко-русский



Новый седан «Фольксваген», первый эскиз которого представил шеф-дизайнер концерна Вальтер де Сильва, будет стоить 10 000 евро. Для производства автомобиля в Калуге смонтирована новейшая линия, официальная премьера состоится в июне этого года. Машина спроектирована с учетом климатических и дорожных условий России, обладает традиционно высоким качеством «Фольксвагена» и вместе с тем благодаря умеренной цене рассчитана на самый широкий спрос. «За рулем» намерен внимательно следить за развитием этого проекта, а для автомобиля мы готовим целую испытательную программу, включая 60-часовой марафон.

Лавка антикваров



В московском «Крокус-Экспо» прошла «XV Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина». Экспозиция на сей раз была небольшая. Однако среди нескольких десятков старых авто нашлись те, что были интересны не только любителям, но и искушенным знатокам. Поклонников американского стиля притягивал эффектный «Студебекер Голден Хаук». Из Латвии привезли знаменитый БМВ-501. Красавец начала 1950-х получил некогда прозвище «барочный ангел». Ну а гвоздем выставки стал рекордный ГЛ-1 (на фото), на котором в 1940-м испытатель ГАЗа Аркадий Никитин достиг скорости 161,9 км/ч. Машина мастерски воссоздана «Кузовной мануфактурой Александра Бушуева». Поговаривают даже, что есть желание повторить рекорд.

Смеяться, право, не грешно

На всемирной выставке в Шанхае мир удивят новые концептуальные автомобили EN-V, представляющие взгляды «Дженерал моторс» на будущее автомобилизации в мегаполисах. Это одноместные электромобили, объединяющие в себе электромотор, два колеса... и Интернет. Машина может ездить как под управлением водителя, так и самостоятельно, выбирая оптимальный маршрут, объезжая препятствия и соблюдая ПДД. Пробег до очередной зарядки – до 40 км, масса – 500 кг, длина – 1,5 м, разворот – на месте, ведь, по сути, это «Сегвэй» с кузовом. Три представленные модели носят имена Jiao («Гордость»), Miao («Магия») и Xiao («Смех»).



Самый крутой гибрид

В Москве состоялась российская премьера «БМВ-Эктив Гибрид Х6» – самого мощного гибридного автомобиля в мире. Сочетание бензинового двигателя V8 и электропривода одновременно улучшает динамику, снижает расход топлива и уровень вредных выбросов почти на 20 процентов. Силовой агрегат новинки состоит из «восьмерки» мощностью 407 л.с. с двойным турбонаддувом и пары электродвигателей, развивающих 91 л.с. и 63–86 л.с. В соответствии с заложенной программой этот комбинированный агрегат может развивать мощность 485 л.с., а максимальный крутящий момент достигает 780 Н·м. Зная это, уже нет смысла хвалить быстроту разгона: все и так понятно! На презентации машину сравнили великолепием с океанской яхтой, и не случайно – мероприятие было приурочено к чествованию команды BMW ORACLE Racing, победившей в Кубке Америки.



КОРОТКО

23 апреля состоялся официальный пуск калужского завода «Пежо-Ситроен» (подробнее – в следующем номере ЗР). Первой моделью стал хэтчбек «Пежо-308», лауреат Гран-при «За рулем»-2009. Летом к нему добавится «Ситроен-С4». Затем последуют вседорожники «Пежо-4007», «Ситроен С-Кроссер» и «Мицубиси-Аутлендер XL». В первый год в Калуге соберут 90 тыс., во второй – 125 тыс. автомобилей.



190 км/ч развивают мелкосерийные модели АВТОВАЗа, созданные на базе «Лады-Самара». Такую прыть им обеспечил 16-клапанный двигатель, заимствованный у «Приоры». От нее же взята подвеска, между передними стойками которой смонтирована растяжка. Самые быстрые «лады» всего на 10–15 тыс. рублей дороже обычных «самар».

2 цилиндрами наделен двигатель «Твин-Эйр», ставший одной из премьер женевского автосалона. При рабочем объеме 0,9 л он выдает благодаря турбонаддуву 85 л.с., оснащен системой управления клапанами «Мульти-Эйр», в которой электрогидравлические толкатели сделали ненужным распределительный вал. Мотор предназначен прежде всего для ФИАТа-500, но может найти место и под капотами других авто.





Hyundai Sonata

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1998 см^3; мощность – 202 кВт (274 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 365 Н·м при 1800–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2794 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4821×1834×1471 мм; объем багажника – 464 л; снаряженная масса – 1514 кг. Шины – 225/45R18.

РАСХОД ТОПЛИВА: в городе – 10,7 л/100 км, на шоссе – 6,9 л/100 км, средний – 9,0 л/100 км.

Мощные звуки «Сонаты»

Этой премьерой на Нью-Йоркском автосалоне «Хёндай» открыл новую страницу своей истории: впервые автомобиль фирмы получил двигатель с непосредственным впрыском бензина и турбонаддувом.

Речь идет о популярной не только в США «Сонате». Ее мотор Theta II, располагая четырьмя цилиндрами и двумя литрами рабочего объема, выдает 274 л.с. – больше, чем иные «шестерки». Турбокомпрессор «Твин Скролл» работает на совесть: давление наддува достигает 1,2 бар. Непосредственный впрыск бензина в цилиндры (при 150 бар) позволяет реализовать степень сжатия 9,5 без детонации.

Если оценить удельную и литровую мощность, станет ясно: у одноклассников с эмблемами ведущих мировых производителей – «Фольксвагена», «Тойоты», «Ниссана», «Хонды» – появился серьезный конкурент. Очевидно (хотя окончательно ясно это станет лишь после обкатки новинки журналистами), «Соната 2,0Т» не даст себя вот так запросто обогнать ни на шоссе, ни при старте от светофора. К сожалению, производитель, следуя американской традиции, не сообщает конкретных данных о динамике и максималке, зато приводит вызывающие зависть показатели расхода топлива. Это результат использования популярного нынче даунсайзинга и новой 6-ступенчатой автоматической коробки передач A6LF2 с функцией ручного переключения Shiftronic. Агрегат получился легче 5-ступенчатого предшественника на 12 кг, содержит на 62 детали меньше и, самое удивительное, стоит дешевле! При этом все нужное на месте – и три планетарных редуктора, и особо плоский гидротрансформатор, благодаря которому общая длина агрегата сократилась на 40 мм.

Если что-то в новинке и вызывает вопросы, то, пожалуй, лишь перспективы ее выхода на российский рынок. На презентации в Нью-Йорке об этом ничего не сказали.



Совсем другой «Маджентис»

Нью-йоркский автосалон стал местом премьеры «КИА-Маджентис» нового поколения. Построенный на оригинальной платформе, он длиннее, ниже и шире предшественника. Конструкторы увеличили колесную базу, добавив места багажу и простора пассажирам. В США новинка появится осенью под именем «Оптима», в Европе продажи начнутся весной будущего года.



Из концептов – в серию

На лейпцигском автосалоне гибридное купе «Хонда CR-Z» впервые представили как серийную модель, продажи которой в Европе начнутся уже 5 июня.

Новинка стала первым гибридным автомобилем, в котором комбинированный привод работает в паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач, и все это вместе упаковано в красивый двухдверный кузов. Суммарная мощность бензинового и электрического двигателей достигает 124 л.с., из которых 14 л.с. генерируют электроны, циркулирующие в обмотках. Крутящий момент 174 Н·м доступен уже с 1500 об/мин, причем в ДВС, заимствованном у бразильской версии «Хонды-Джаз», не использован наддув.

То, что гибридный привод, подразумевающий высокую степень автоматизации трансмиссии, здесь скомпонован с механической коробкой передач, позволяет водителю участвовать в реализации экономичных или, напротив, спортивных режимов. Помогают ему в этом кнопки *Sport, Normal* и *Econ* системы 3-Mode Drive System, с помощью которых изменяют скорость отклика на педаль газа, остроту рулевого управления, порог включения в работу электромотора. Соответственно выбранному режиму изменяется подсветка приборов: «Спорт», по мнению японцев, немыслим без агрессивно-красных циферблатов и стрелок.

В автомобиле установлены шесть эйрбегов, активные подголовники, система стабилизации VSA, система трогания на подъеме. Дополнительно можно заказать ксеноновые фары, аудиосистему мощностью 240 Вт с сабвуфером, панорамную стеклянную крышу. Под ней найдется место для четырех седоков, хотя комплектация 2 + 2 и не предусматривает полноценных сидений сзади. Интересно, что в США их и вовсе не будет. Думается, в Европе второй ряд в CR-Z будут чаще всего складывать, чтобы высвободить 400 л для багажа.

А что все-таки означают буквы в названии модели? Это сокращение слов *Compact Renaissance Zero*, подразумевающих возрождение дизайна компактных автомобилей с нуля. Ибо выбросы здесь все же ненулевые и соответствуют расходу топлива 5,0 л/100 км.

Военным автомобилистам 100 лет



День военного автомобилиста учрежден приказом министра обороны РФ в 2000 году. А сейчас подоспела и круглая дата, от которой отсчитывают свой возраст автомобильные войска: 29 мая 1910 года была создана первая учебная автомобильная рота русской армии. К юбилею Главным автобронетанковым управлением МО РФ утвержден нагрудной знак. С днем рождения, коллеги!



КОРОТКО

Фирме «Мазда» как автопроизводителю исполнилось 50 лет. После велосипедов и трехколесных грузовых мотороллеров в 1960 году появилась на свет первая микролитражка R360 Coupe. Несмотря на маломощный (но уже четырехтактный) двигатель в 16 л.с., машинка с кузовом из алюминия разгонялась до 85 км/ч. С этой премьеры началась история успеха: в первый же день заказали 4500 таких авто. А уже через несколько лет «Мазда» стала лидером японского авторынка.



В Москве на Воробьевых горах 15 мая стартует шестое ралли классических автомобилей «Мерседес-Бенц». Его маршрут пройдет по историческому центру столицы. Любители автостарины смогут полюбоваться четырьмя десятками машин, выпущенных с 1930 по 1970 год.



Всемирный автомобиль не будет создан никогда – такое заявление сделал д-р Герберт Демель, руководитель компании «Магна Интернешнл» на симпозиуме в Штутгарте. Под этим термином подразумевается модель, которая вошла бы в первую десятку по продажам во всех регионах мира. Причина – слишком разные требования и предпочтения потребителей.



Народный признан всемирным

Триумфом группы «Фольксваген» закончилось подведение итогов конкурса «Всемирный автомобиль года-2010». Жюри, в котором представлен и журнал «За рулем», назвало лучшим автомобилем «Поло» (на фото), в категории «Всемирный спортивный автомобиль» – «Ауди-R8 V10». «Всемирным экологичным автомобилем» объявили всю линейку «Блюмоушн». И лишь в дизайне немецкому концерну не повезло: ни одна из его моделей не вошла в тройку финалистов. Главным красавцем признали «Шевроле-Камаро». Примечательно, что ранее читатели журнала «За рулем» присудили «Фольксвагену-Поло» Гран-при в малом классе.

Из Европы в Индию

Карл-Петер Форстер, возглавлявший до ноября 2009 года европейское отделение «Дженерал моторс» и оставивший свой пост, когда сорвалась продажа «Опеля» консорциуму «Магна»-Сбербанк, теперь руководит продажами индийской компании «Тата моторс». Речь идет не только и не столько о продвижении микроавтомобилей «Тата-Нано», сколько о развитии марок «Ягуар» и «Ленд-Ровер», перешедших под крыло индийского концерна.



Без колебаний



Американцы уже увидели новый «Инфинити-QX» – правда, лишь на подиуме автосалона. А в Москве новинка появится в конце лета, но зато на улицах. Новый автомобиль оснащен «восьмеркой» объемом 5,6 л, развивающей 400 л.с. – на четверть больше, чем у предшественника. А вот расход топлива при этом... снизился на 10%. Спасибо непосредственному впрыску и системе регулирования фаз и подъема клапанов VVEL. Впервые в автомобиле этой марки применена гидравлическая система ограничения колебаний кузова (HBMC), которая уменьшает поперечную раскачку при смене полосы движения или повороте и повышает плавность хода.

Штрафов прибавится

В Германии разработан стационарный лазерный радар PoliScanspeed, который вскоре заменит обычные «ловушки» на дорогах. Сегодняшние радары пасуют в плотном трафике на многополосных трассах, когда один автомобиль частично заслоняет другой. Новый прибор, как подчеркивает его название, непрерывно сканирует пространство большой площади, и в итоге получается как бы «скоростная фотография» всей картины движения. А команда фотоаппарату поступает в тот момент, когда все нарушители становятся отчетливо видны. Если сейчас в брак уходит до 40% полицейских фото, то с PoliScanspeed непригодны как основание для выписки штрафа не более 10% снимков.



Днем – с огнем

В преддверии туристического сезона напоминаем любителям зарубежных поездок на собственном автомобиле, в каких странах Европы не стоит забывать включить фары днем. Это Босния-Герцеговина, Дания, Исландия, Латвия, Литва, Македония, Норвегия, Польша, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Черногория, Чехия, Швеция и Эстония. Требование ездить днем с огнем, как и в России, лишь на загородных трассах введено в Венгрии, Италии и Румынии. Болгарские и хорватские водители включают днем фары только зимой, а во Франции и Швейцарии лампочки можно поберечь. Заметим, что в Литве, Норвегии, Польше и Словении пока не признают специальных дневных ходовых огней – только ближний свет. Штрафы забывчивым грозят везде разные, но ощутимые – до 190 евро!



KIA RIO

1,4 л, 97 л.с., 5-ступенчатая механика, «Комфорт», 419 000 руб.

Выход в город



В теплые деньки особенно хочется поскорее выбраться из подземки и сесть за руль автомобиля, как бы нас ни призывали к обратному городские власти и экологи. Бюджетное предложение сезона – «Рено-Сандеро» наконец-то в салонах дилеров. Каков новичок на фоне конкурентов? Михаил Гзовский сравнил близкие по цене хэтчбеки. Фото Александра Батыру.



- «Авео» уступает в плавности хода «Сандеро», но заметно мягче «Рио», особенно на загородных скоростях.
- «Авео» обладает неудобной, но распространенной особенностью: при включении обдува стекла кондиционер запускается принудительно.
- Механизм выбора передач «Шевроле» далек от идеала: ходы длинные, люфт рычага велик.
- Маленькие зеркала и толстые стойки «Шевроле» дали повод снизить оценки за обзорность.





Chevrolet Aveo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала осенью 2005 года во Франкфурте – 3- и 5-дверный хэтчбеки; в 2008-м претерпела рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2 и 1,4 л (84 и 101 л.с.).

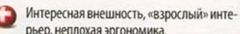
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, LS, LT.

ЦЕНА:
395 860–543 620 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Интересная внешность, «взрослый» интерьер, неплохая эргономика.



– Не самое удобное сиденье, посредственные обзорность и управляемость.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

За выразительной внешностью скрываются, увы, заурядные ездовые манеры и невысокая практичность.

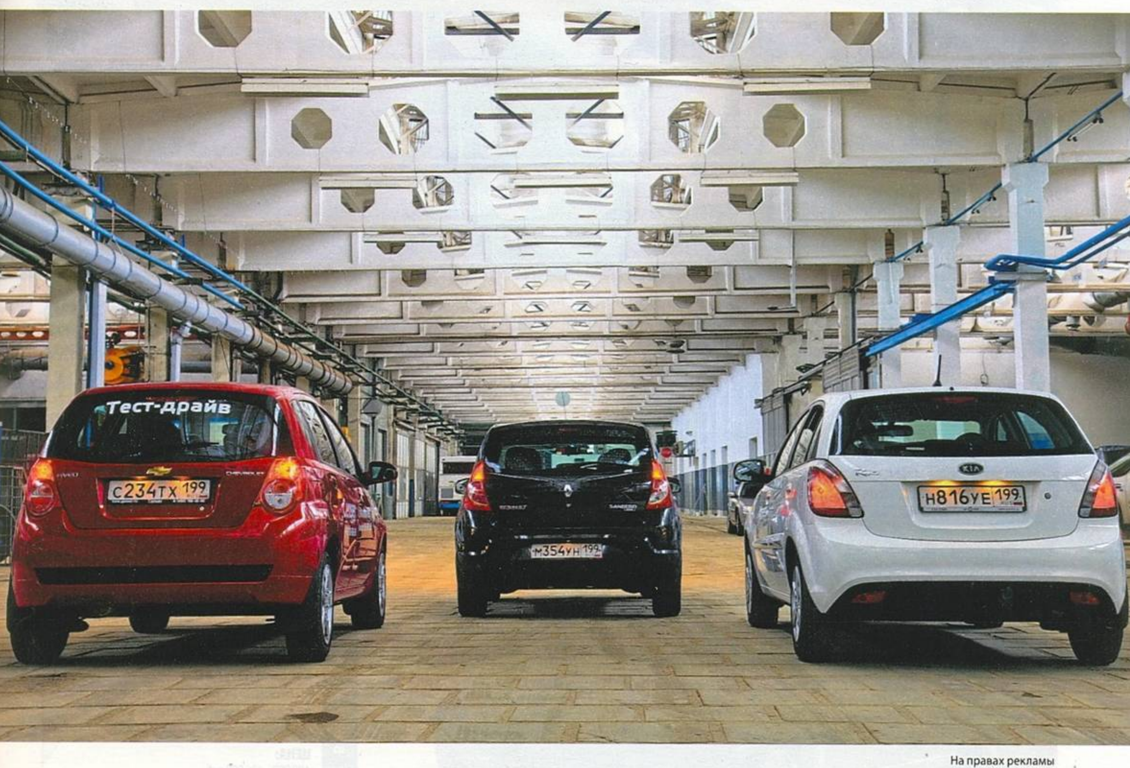
ВЫСТАВОЧНАЯ

Когда я впервые увидел обновленный «Авео» на одном из европейских автосалонов, приятно удивился смелому дизайну малыша: того и гляди укусит соседа по стенду. Надо признать, дизайнеры нащупали художественную линию, по которой новые модели фирмы узнаются безошибочно. К тому же многим владельцам должно импонировать сходство «Авео» с эффектным старшим братом «Шевроле-Круз».

За приоткрытой дверью ждет зрелый интерьер: солидная передняя панель, интересный тисненый пластик, строгие приборы. В водительском кресле чувству-

ешь себя как в более взрослой машине. Но уже на первых километрах по улицам мегаполиса проявились очевидные минусы «Авео». Во-первых, обзорность: глядя в скромные наружные зеркала, оценить обстановку на все сто непросто, а на нерегулируемых перекрестках досаждают массивные передние стойки. Во-вторых, рослый водитель упирается правым коленом в консоль. В-третьих, кондиционер: казалось бы, примитивную систему с парой кнопок ничем не подпортить, но здесь при включении обдува стекол кондиционер активируется принудительно. Все бы ничего, но уж больно ощутима потеря тяги мотора.

Что до 1,4-литрового двигателя, он обладает ровным характером, предпочитая средние обороты. Передаточные числа коробке подобрали так, что орудовать рычагом приходится часто. Не сказать, что это вызывает море удовольствия: движения делаешь размашистые, передачи нередко находишь со второй попытки, особенно с непривычки. Рулевое управление, как ни банально звучит, начинается с визуального впечатления от рулевого колеса. Огромное, тонкое в сечении, оно красноречиво говорит о характере «Авео». Проверим?





- Видоизмененные передний бампер и решетка радиатора придали «мордашке» «Рио» агрессивность.
- Блок управления климатом в «Рио» предельно прост, понятен и расположен удобно.
- Переключать передачи удобнее всего в КИА – промахнуться сложно.
- В активе КИА – быстрые и точные реакции на команды рулевого, «веселый» мотор.





KIA Rio

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Впервые «Рио» был показан на автосалоне в Детройте в январе 2005-го, в 2009 году модернизирован.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (97 и 112 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Комфорт», «Люкс».

ЦЕНА:
409 900–485 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Приемистый двигатель, задорная управляемость, низкий уровень шума.

– Тесный задний диван, посредственная плавность хода, скромный багажник.

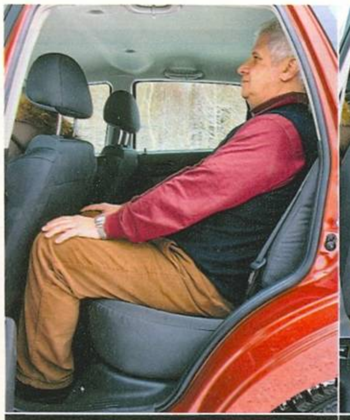
ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Посвежевший после рестайлинга, он подкупает и достойной управляемостью. Идеален для эгоиста.

Пока дело не доходит до действительно активного вождения, «Шевроле» внушает уверенность. Серьезных кренов нет, реактивное усилие вполне достаточное.

Но стоит чуть сильнее и резче отклонить руль от «нуля», получите неприятный сюрприз в виде резкого заноса. На скользком весеннем асфальте поставить машину боком можно на скорости менее 50 км/ч. Ситуацию могла бы спасти система стабилизации, но все тестируемые модели, и «Авео» в том числе, ее лишены.

Увы, далеко не все выставочные хиты готовы подтвердить свои возможности на дороге. Получается, в погоне за внешними данными за бортом «Шевроле» осталась инженерно совершенная начинка.







Пассажиров второго ряда в «Авео» стесняет низкая крыша.

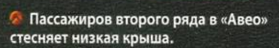
По возможностям трансформации багажники всех трех машин схожи, а наименее вместительный – у «Шевроле».

Сзади в «Рио» не очень уютно за высоким водителем – колени упираются в спинку.

По объему багажника КИА уступил лишь «Рено». За элементы крепления сетки для фиксации поклажи многие скажут отдельное спасибо.

Если вы используете все пять мест, конкуренцию «Сандеро» составят немногие.

Плата за простор для поклажи наступит, когда проколете колесо: полноразмерная запаска «на улице», под полом багажника.









СПОРТИВНАЯ

На «КИА-Рио» мне довелось поездить несколько лет назад, когда седан поставили на конвейер «ИжАвто». С тех пор утекло много бензина – модель перестали сначала собирать в России, затем и ввозить из Кореи: спрос отсутствовал. И вот – второе пришествие «Рио», на сей раз и с кузовом хэтчбек. Пара косметических операций над бампером и фарами, и в «лице» автомобиля появилась хитринка. Но салон по-прежнему грустит, как дежурная по эскалатору в метро. Особенно это чувствуется на фоне стильного «Авео». Царство жесткого пластика лишь чуть приободрили красивые яркие приборы и хваткий трехспицевый руль. Впрочем, пресность интерьера «Рио» прощаешь за удобное на фоне «Авео» водительское кресло с намеком на боковую поддержку, гораздо лучший обзор и, главное, легкость в движении.



Зеленая подсветка и классические стрелочные указатели «Шевроле» почти идеальны для глаз водителя.

Массивная передняя панель «Авео» создает ощущение, что вы в более крупном автомобиле.

Фирменная комбинация Supervision от КИА и смотрится эффектно, и читается отлично.

После модернизации в салоне «Рио» минимум изменений – иные только руль да приборы.

Необычного в приборах «Рено» мало, разве что столбики указателей температуры и запаса топлива.

Интерьер «Сандеро» копирует убранство модернизированного «Логана»: скромненько, но чистенько.

Прежде всего отмечу мотор: он с огоньком. На низких оборотах двигатель в полудреме, но стоит стрелке тахометра перевалить за отметку 3000, как он просыпается и подстегивает вас крутить коленчатый вал до ограничителя. Привод коробки передач, конечно, далек от эталонного немецкого, но прогресс по сравнению с дорестайлинговой машиной очевиден: переключения стали точнее, быстрая смена передач не вызывает протеста синхронизаторов. «Рио» охотно откликается на провокационные действия рулем, не пугает, в отличие от «Авео», резким заносом и позволяет точно выбирать траекторию при объезде препятствия. Если вы вошли в поворот на пределе, машина плавно поплывет наружу, но позволит исправить ситуацию. В тестовом экземпляре нет ABS (упс!), однако субъективно эффективность торможения в критических режимах у «Рио» ненамного хуже, чем у «Авео».

Как это нередко бывает, неплохие ездовые задатки идут в ущерб плавности хода. Автомобиль хорош на городских скоростях, но после 100 км/ч тряска усиливается и утомляет в загородных вояжах. Ситуация чуть улучшается при полной загрузке, тем не менее для дальних поездок «Авео» предпочтительнее. К тому же на заднем сиденье «Рио» откровенно тесно, а багажник – скромный по объему.

Представляю себе типичного владельца «КИА-Рио»: он предпочитает активную езду и готов пожертвовать излишним багажом и большой компанией ради спортивного образа жизни, о котором не забывает даже за рулем автомобиля.

ОТРАДНОЕ

Какие аргументы «против» чаще всего звучали в адрес «Рено-Логан», когда машина только выезжала на российские просторы? Неказистая внешность, скромный интерьер. Даже за относительно небольшие деньги мы хотим получать от автомобиля если не эстетическое удовольствие, то хотя бы элементарное удовлетворение. Более того, готовы за это приплатить! Изначальная ценовая планка в 5000 евро (было такое, хотя и в Румынии) давно забыта, зато модельный ряд пополнил хэтчбек «Сандеро», принятый на ура сначала в Южной Америке, а затем и в Европе.

Сомнений в том, что успех ждет «Сандеро» и в России, почти нет. Убедился в этом по дороге из столицы на полигон – на светофорах машину разглядывал почти каждый, а уж обладатели «логанов» роились у «Сандеро», как пчелы вокруг улья. Им заглядывать в машину нет смысла – интерьером «Сандеро» повторяет нынешний «Логан» один в один, со всеми минусами и плюсами.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
CHEVROLET AVEO	965–1135	610–830	1210	1025	945	1360	1330	595/1110	970	475	655	204
KIA RIO	945–1110	605–790	1205	1015	935	1360	1345	685/1230	995	495	760	232
RENAULT SANDERO	985–1155	580–790	1190	1005	955	1380	1380	810/1285	1005	480	775	276

КАК ЖИТЬ ДАЛЬШЕ?

Прежде чем сделать окончательный выбор, стоит оценить, как часто придется обслуживать машину и в какую сумму выльется содержание в гарантийный период. Также советую учесть дислокацию ближайшего дилера: порой ради ТО приходится ехать не один десяток или даже сотен километров, что, согласитесь, не очень удобно. Разнятся и условия гарантии. Для «Авео» это два года без ограничения пробега. Гарантия «Сандеро» лимитирована 100 000 км, зато ответственность производитель несет в течение трех лет. КИА же декларирует для «Рио» пятилетнюю гарантию или 150 000 км пробега. Однако в каждом случае есть свои тонкости. Так, гарантия КИА распространяется лишь на основные узлы. Например, стойки стабилизатора вам не поменяют бесплатно уже после пробега 15 000 км.





- «Сандеро» – безоговорочный лидер по комфортности подвески на любой скорости и на дороге любого качества.
- Регулировать температуру и потоки воздуха в «Рено» неудобно: консоль смотрит в ноги водителю, ручки перекрывает рычаг коробки передач.
- Переключаться в «Рено» почти так же удобно, как в КИА, но ходы рычага великоваты.
- «Рено» практичен во всем. Его мотор прикрыт снизу солидной стальной защитой, чем оппоненты похвастаться не могут.





К первым стоит отнести специфическую французскую эргономику: звуковой сигнал в торце подрулевого рычажка управления светом; кнопки передних стеклоподъемников на консоли и задних – на коробе у ног пассажиров второго ряда; ручки климата в нижней части консоли. Зато руль отныне регулируется по высоте, на заднем ряду появился третий подголовник, а у передних дверей наконец-то «выросли» полноценные ручки взамен убогих подштамповок – предмета вечного подтрунивания над дорестайлинговым «Логаном».

Renault Sandero

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Хэтчбек на базе «Логана», стартовавший в Европе в 2009 году как «Дачия», год спустя обрел российское гражданство под маркой «Рено» на московском заводе «Автофрамос».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 л (75 л.с.) и 1,6 л (84 и 102 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Prestige.

ЦЕНА:
319 000–428 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Просторный салон и багажник, отменная плавность хода.

(–) Специфическая эргономика, неудобное сцепление, запасное колесо под днищем.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Оптимален для тех, кто ищет максимум практичности и комфорта для путешествий на большие расстояния.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ	CHEVROLET AVEO	KIA RIO	RENAULT SANDERO
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3920/1680/1505	4025/1695/1470	4020/1746/1535
база	2480	2500	2588
колея спереди/сзади	1450/1410	1470/1460	1480/1469
Объем багажника, л	220/980	270/1105	320/1200
Радиус поворота, м	5,0	4,9	5,25
Масса снаряжен./полная, кг	1070/1543	1080/1580	1082/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	12,3	10,5
Максим. скорость, км/ч	175	177	180
Топливо/запас топлива, л	А95/45	А95/45	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	4,7/7,9/5,9	5,2/7,9/6,2	5,8/9,4/7,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1399	1399	1598
Степень сжатия	10,5	10,0	9,8
Мощность, кВт/л.с.	74/101 при 6400 об/мин	71/97 при 6000 об/мин	75/102 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	131 при 4200 об/мин	125 при 4700 об/мин	145 при 3750 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,55/1,95/1,28/0,97/0,76/3,33	3,62/2,05/1,37/1,03/0,84/3,58	3,73/2,05/1,39/1,03/0,80/3,55
Главная передача	3,94	4,06	4,21
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	185/60R15	175/70R14	185/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1152	1124	1154
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	725 (63)/427 (37)	691 (62)/433 (38)	716 (62)/438 (38)
Дорожный просвет, мм	155	155	160

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

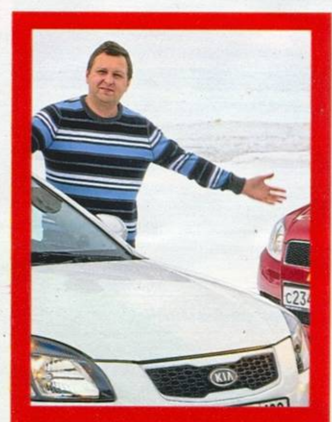
Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET AVEO	7	8	7	7	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	7	7,7
KIA RIO	8	8	8	8	7	8	9	7	9	9	7	8	8	8	7	7,9
RENAULT SANDERO	8	7	8	9	9	9	8	8	7	8	9	7	8	8	7	8,0

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в рейтинге участников данного теста. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Если КИА жестка салоном и поступью, то «Рено» – словно плюшевая игрушка. Поглядывая на мягкие обводы передней панели, вы восседаете в уютном кресле и наслаждаетесь восхитительной мягкостью хода. На любой скорости, почти по любой дороге «Сандеро» мчит, не замечая ям и заплаток, незаметно перепрыгивает «лежачих полицейских». Стоит ли ждать от «Рено» ездовых откровений? Да! При всем дружелюбии подвески и большом передаточном отношении рулевого механизма совладать с «Сандеро» несложно, он предсказуем и послушен в скольжении. «Длинный» руль несколько раздражает при парковке в тесных условиях, зато на полном ходу нет и намека на нервозность. Пожалуй, единственное неудобство для водителя – слишком легкая и длинноходная педаль сцепления. Момент схватывания почувствовать сложно, поэтому старт часто выходит рваным.

Пассажиры тоже однозначно выберут «Сандеро»: в него удобно садиться благодаря широким проемам, места предостаточно и над головой, и в ногах. Безусловный лидер «Рено» и по объему багажника. На такой машине хочется лететь на работу в будни и на дачу в выходные, наслаждаясь независимостью от проводов и рельсов.

Вот и все: «Поезд дальше не пойдет, просьба освободить вагоны». Надеюсь, теперь вам проще решить, на какой станции сойти. **ЗР**



Михаил Гзовский: «КИА и «Рено» обладают ярко выраженными сильными сторонами: первый – спортивностью, второй – практичностью. «Шевроле» берет внешностью: способен противопоставить конкурентам разве что красивые глаза».



Если б я был султан...

Дворцы и фешенебельные курорты, нефтяные вышки и ульрасовременные заводы – в султанате Оман встретишь всякое. Да и дороги встречаются разные. Смягчить неприятное впечатление от плохих – не только в Омане – поможет новый «Ниссан-Патруль», убедился Денис Арутюнян.

Презентацию этого автомобиля неспроста устроили в одной из стран Аравийского полуострова. И дело даже не в том, что оманские дороги поражают разнообразием – от гладкого асфальта до тропинки в горных ущельях. Осмотревшись и попытавшись сосчитать, сколько «патрулей» (предыдущего поколения) снует по местным направлениям, осознал: жители страны весьма неравнодушны к японскому вседорожнику, а к новой машине они присматриваются с особенным интересом.

СКАЗКИ ШАХЕРЕЗАДЫ

В арабских странах умеют жить красиво и даже роскошно. В стремлении угодить здешним взыскательным покупателям японцы превратили несколько грубоватый в прошлом и, в общем-то, утилитарный автомобиль в оазис. В салоне мягкие пластики и тонкая кожа... А как просторно! Глядя на эту доминирующую роскошь, прощаешь миниатюрность кнопкам управления микроклиматом и «музыкой». Чего бы еще пожелать? Солнца? Открою люк с электроприводом. Прохлады? Отрегулирую эффективную климатическую установку. Кстати, над задними дверьми установлены дополнительные зевы системы «воздушный занавес» – она не даст пустынному жару пробиться сквозь тонкие стекла. Хотите холодной воды? Не обязательно искать родник – в широченном подлокотнике охлаждаемый бокс на шесть бутылочек. Сказка!

Перебравшись на задний диван, понял, почему арабский вельможа сам за руль не садится. Даже в такой машине пересесть вперед – что сменить мягкую оттоманку на жесткий табурет. Под высокой крышей да с гро-



В ОВЕЧЬЕЙ ШКУРЕ

Обновленный «Патруль» отличается от предшественника не только внешне – в его конструкцию внесли немало изменений. Вместо 4,8-литрового бензинового мотора теперь устанавливают восьмицилиндровый агрегат объемом 5,6 л, оснащенный непосредственным впрыском топлива DIG, регулировкой фаз газораспределения и степени открытия клапанов VVEL (через несколько месяцев обещают выпустить модификацию и с новым дизельным двигателем). Для более эффективной реализации крутящего момента передаточные числа семиступенчатого автомата сделали более растянутыми, а также оптимизировали алгоритм переключения. Серьезно поработали и над системой полного привода All Mode 4×4: управлять ею можно «шайбой» на центральном тоннеле, есть также подсистема выбора режимов одной кнопкой («песок», «бездорожье» и «снег»). Добавлены электронный помощник при троганье в подъем HSA и управление спуском с горы HDC. На тяжелом бездорожье выручит принудительная блокировка заднего дифференциала и понижающая передача с коэффициентом 2,68.

мадным запасом пространства устроишься хоть полулежа, хоть ногу на ногу. В пути скоротаешь время у телевизора (мониторы – в подголовниках передних сидений), испив освежающей влаги: хитрая крышка бокса-подлокотника открывается не только спереди, но и сзади.

Вдоволь насладившись роскошью, на третий ряд пробирался с недоверием: неужто и там так же просторно и удобно? Нет, чудеса случаются только в сказке: залезать самому на тесноватый, кургузый диванчик в другой раз не захочется. Разве что посадить на него парочку янычар-охранников. Или вовсе сложить худосочные кресла в подпол – тогда за вторым рядом сидений образуется огромная грузовая площадка.

КОВЕР-САМОЛЕТ

Пейзажи за окном меняются – от выжженной солнцем равнины до крутых скал. Мягко стелется гладкое шоссе, тихонько урчит под капотом восьмицилиндровый мотор. Но нажмешь на газ посильнее – двигатель напомнит о себе. Хорошо, что семиступенчатый автомат при спокойной езде держит минимальные обороты. Впрочем, спокойной ли? Ведь стрелка спидометра уже подбирается к цифре 150. Сбавляю скорость до разрешенной сотни – и кажется, почти остановился. Обманчивое впечатление создает не только мощный мотор. Прекрасно справляется с редкими неровностями подвеска, да и аэродинамических шумов почти не слышно. Одно плохо: при резком маневрировании гидросистема ограничения колебаний кузова словно не успевает обработать полученную от датчиков информацию. Автомобиль сначала ощутимо заваливается набок, а через секунду-полторы выправляется. Как бороться с этим? Постараться исключить резкие маневры – благо крупная машина сама настраивает на степенную езду. Найдя общий язык со «скакуном», останется включить автоматический круиз-контроль – даже

NISSAN PATROL

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5140
ширина	1995
высота	1939
база	3075
Объем багажника, л	550
Снаряженная масса, кг	2745
Полная масса, кг	3400
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо	A95
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	11,0
городской цикл	20,6
смешанный цикл	14,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V8, 32 клапана, 5,6 л, 298 кВт/405 л.с. при 5800 об/мин, 560 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; А7, понижающая передача, блокировка заднего дифференциала.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимые на двойных поперечных рычагах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/60R20.

если впереди окажется другая машина, «Патруль» начнет самостоятельно притормаживать.

Ах, заскучали? Хотите развлечений – извольте съехать с шоссе. Да не бойтесь – на сухой грунтовке можно почти не сбавлять хода: упругая и длинноходная подвеска кажется непробиваемой. И обязательно оглянитесь полюбоваться на шлейф пыли, тянущийся за машиной на манер королевской мантии. Готовы к испытаниям посложнее? Тогда взгляните вправо: перед вами «вади» – кажущееся бесконечным горное ущелье, которое во время сезона дождей на несколько недель превращается в бурную реку. Под колесами камни самых разных калибров – от мелкой округлой гальки до громадных валунов с острыми как бритва краями. Здесь нужно сменить тактику езды: лучше ползти медленно и осторожно. Перемалывая колесами мелкие камни, «Патруль» уверенно двигается, изредка похрустывая – бдительная электроника подтормаживает буксующие или вывешенные колеса. Усердно трудится и гидравлика антикреновой системы HBMC: даже попавший под колесо крупный булыжник не заставил массивный кузов нервно вздрогнуть – машина лишь плавно, словно нехотя качнулась из стороны в сторону. Поэкспериментировали? Лучше все же не испытывать судьбу и пользоваться передней камерой при штурме особо опасных участков – она помогает сохранить бампер в целости. А при наборе скорости «глаз» отключится самостоятельно.

Теперь поиграем в скалолазов: впереди подъем на гору по узкому крутому серпантину. Стартуем с нулевой отметки над уровнем моря, финиш – на 1200 метров выше. К нему «Патруль» вскарабкался с прытью бывалого альпиниста: «дыхание» 5,6-литрового мотора ни разу не сбилось, лишь самые последние метры заставили его поднапрячься. Теперь отправляемся в долгий спуск. Крутизна скло-

Nissan Patrol похож на нашедшего клад бывалого путешественника – не растерял навыков, приобрел богатый и респектабельный вид.



БЕЗ КОЛЕБАНИЙ

Как сохранить баланс между комфортом, управляемостью и проходимостью? Японские инженеры нашли ответ: в угоду пассажирам подвеску «Патруля» сделали довольно мягкой, а в качестве «хомута» установили систему ограничения колебаний кузова HBMC. Ее гидроцилиндры связаны с упругими элементами независимых подвесок всех колес и соединены по перекрестной схеме с двумя гидроаккумуляторами. Такая комбинация помогает пружинам и амортизаторам сглаживать колебания кузова на неровностях и гасить крены в быстрых поворотах.

Гидравлическая система ограничения колебаний кузова HBMC позволяет достаточно комфортно ехать даже по каменистой дороге, не опасаясь, что даст сбой вестибулярный аппарат.

Камерами кругового обзора Around View Monitor сегодня, конечно, уже не удивишь. И все равно следует отдать должное смотрящему строго вперед «оку» – оно очень помогает при штурме бездорожья.



С недостатком места для багажа владельцы «Патруля» не столкнутся.

Кто сказал, что салон вседорожника должен быть спартанским?

на заставляет постоянно держать ногу на педали тормоза (устройство подтормаживания на спуске работает лишь на очень малых скоростях). Надолго ли хватит тормозов в таком режиме? Надолго! Их эффективность начала чуть падать, когда уже показалась финишная точка. Пять минут нормальной езды по асфальту – колодки и диски остыли, и «Ниссан» стал замедляться, как и раньше…

Если б я был султан, я б завел себе «Ниссан». Именно «Патруль». Вероятно, он будет дороже предшественника (цену пока не называют), да и с виду не столь харизматичен. Но кто устоит перед сочетанием комфорта, достойного носителей голубых кровей, предсказуемого поведения на дороге и завидных внедорожных возможностей? Уж точно не я! Где тут записывают в султаны?.. **ЗР**

Сиденья третьего ряда традиционно тесные. Впрочем, при необходимости на них смогут рассесться даже взрослые.



Модное поветрие

Кабриолет – машина для отдыха, удовольствия... и для работы. Которая доставляет не меньшее удовольствие, чем отдых. Это не казуистика – объясняют Владимир Соловьев и Антон Чуйкин.

Кабриолет нам понадобился для дела. Причем обязательно быстрый и мощный, ведь мы собирались заснять в движении тюнинговые скоростные автомобили. Машину подбирали еще и компактную – чтобы поменьше терзаться с парковкой и маневрами. Предложенный тестпарком БМВ «сто тридцать пятый» – то, что нужно: бешено срывается с места, разменивает первую сотню за 5,6 с и не уступает объектам фотосъемки – «накачанным» немецким спорткарам.

Его энерговооруженности позавидуют многие машины. Рядный 6-цилиндровый бензиновый двигатель начинает тянуть практически с холостых оборотов, а его 306 «лошадок» на рубеже 250 км/ч предусмотрительно осаживает электроника. Лукавить не станем – до такой скорости не разгонялись. Да и не возникало желания: холодок поздней осени, завихрения воздуха на заднем сиденье открытой машины – наилучшие ограничители скорости. Когда лямка фотоаппарата на шее под ударами ветра начинает неудержимо рваться из стороны в сторону, мешая сфокусироваться на объекте съемки, волей-неволей притормаживаешь.

Перед поездкой в кабриолете приходится основательно экипироваться. В солнечную погоду понадобится кепка для защиты от теплового удара. В холодную – от ледяного ветра спасут плотная куртка, бедуинский платок или шлемофон авиатора. И обязательно горнолыжные очки.

Или накройте салон тканевой крышей – она складывается и раскладывается после нажатия на кнопку во время стоянки или при движении на скорости до 20 км/ч. Когда едешь под крышей, можешь включить климат-контроль, и салон превратится в теплое (или прохладное – по погоде) уютное гнездышко. В нем хватит места четверым, и, заметим, заднее сиденье вполне удобно взрослым. Нам втроем было комфортно, даже вещи поместились в багажнике. Конечно, когда кабриолет накрываешь крышей, он перестает быть кабрио-

BMW 135i

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4360
ширина	1748
высота	1411
база	1675
Число мест	4
Радиус поворота, м	5,3
Объем багажника (VDA), л	260/305
Снаряженная масса, кг	1675
Полная масса, кг	2040
Топливо	А95
Запас топлива, л	53
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	9,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р6, 3,0 л, 225 кВт/306 л.с. при 5800 об/мин, 400 Н·м при 1300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины: спереди – 215/40R18, сзади – 245/35R18.

«Единичка» БМВ способна выполнять роль парадной машины.

Если не боишься высоты, при сложенной крыше фотографировать интерьер – одно удовольствие.

летом. Зато на зависть обычному седану в любой момент готов им стать.

«БМВ-135i Кабрио», появившись на свет в 2008 году, в нынешнем добрался до Москвы. За нашего серого красавца пришлось бы заплатить 1 миллион 872 тысячи рублей. Единичное явление становится модным поветрием. **ЗР**

BMW 135i Cabrio создан для драйва, настроения, а еще для дела.

Будь проще!

Сегодня почти каждый новый автомобиль крупнее, совершеннее и комфортнее предшественника. Исключения очень редки – о «новом» УАЗ-469 рассказывает Денис Арутюнян. Фото Георгия Садкова.

Недавно в русском языке появилось очередное заимствование – «дауншифтинг». Представьте: у человека хорошая работа, жилье, дорогой автомобиль, и вдруг он отказывается от всего, уезжает жить в сельскую глушь. На первый взгляд возрождение 469-го напоминает стремление такого дауншифтера оказаться подальше от суеты городов, поближе к земле. С другой стороны, расчет ульяновских маркетологов прост: чем доступнее автомобиль, тем больше на него покупателей.

Стремление создать максимально дешевую модель завод уже демонстрировал. Версия «Хантер-Классик» отличалась от базовой в основном отсутствием пластикового декора. Теперь пошли дальше. Снаружи 469-й несложно спутать со старым «козликом»: металлические бамперы с торчащими буксировочными «клыками», тот же голый металл радиаторной решетки. Похожи машины и сзади: чтобы открыть багажник, понадобится отвести в сторону кронштейн запасного колеса, затем поднять стекло и лишь после этого можно убрать последнее препятствие – откинуть вниз борт.

Стремление к максимальной экономии видно и в салоне: убрали всю пластиковую мишуру, оставив голый металл; хорошо еще, что не заменили хантеровский руль тонкой баранкой.



Автомобиль в базовой комплектации: с тентом, без усилителя руля и запасного колеса (!) стоит 299 тысяч рублей, а за версию с металлической крышей, гидроусилителем и запаской просят 320 тысяч.



УАЗ-469

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4025
ширина	1730
высота	2025
база	2380
Снаряженная масса, кг	1770
Полная масса, кг	2520
Максимальная скорость, км/ч	130
Топливо	А92
Запас топлива, л	78
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	10,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,7 л, 82,5 кВт/112 л.с. при 4150 об/мин, 208 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, спереди пружинная, сзади рессорная; рулевое управление – винт-шариковая гайка с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 225/75 R16.

Самая дешевая комплектация – с брезентовой крышей.

Инженеры перенастроили 2,7-литровый заволжский мотор: теперь его мощность составляет 112 л.с., а максимальный крутящий момент достигается уже при 3000 об/мин. Естественно, жертвой экономии пала пятиступенчатая коробка передач – ее место занял агрегат с четырьмя ступенями. Отказались ульяновцы и от дорогих мостов типа «Спайсер» – по их словам, мосты «Тимкен» с разрезным картером не только дешевле, но и лучше подходят для среднего бездорожья: не загребают, а разрезают снег или грунт. Всего в меру: ради сохранения комфорта конструкторы оставили пружинную подвеску (признаться, я не удивился бы, увидев рессоры). На месте и передние дисковые тормоза, а на вездеходе с металлической крышей будет даже гидроусилитель руля.

Увы, для теста выделили совсем небольшой отрезок пробитой в глубоком снегу колеи. Понятно, что на шоссе 469-й не сможет поразить вообра-

ВПЕРЕД – В ПРОШЛОЕ



Первая, наладочная партия 469-х появилась еще в конце 1971 года, серийное же производство запустили 15 декабря 1972-го. За 39 лет машину не раз модернизировали. Например, с 1983 года устанавливали 77-сильный мотор, в 1985-м «уазик» получил, в частности, раздельный привод тормозов, подвесные педали, гидропривод сцепления и травмобезопасную разрезную рулевую колонку.

Знаменитые ульяновские вездеходы в Советском Союзе частным лицам не продавали. Зато их экспортировали в 70 стран мира. Такому успеху способствовал примечательный факт из истории 469-го: в августе 1974 года три автомобиля покорили Эльбрус, причем безо всяких лебедок, цепей на колесах и прочего дополнительного оборудования. Экстремальное испытание прошло удачно: впервые в истории автомобили заехали без посторонней помощи на высоту 4200 м над уровнем моря.



Старая и новая машины в сборочном цехе – предложение сыграть в игру «найди 10 отличий».

УАЗ-469 – движение к истокам марки. Самый новый УАЗ не больше, не мощнее, не комфортнее существующих моделей, зато – дешевле.

жение, но все же хотелось бы опробовать автомобиль поосновательней. Зато здесь он показал себя во всей красе! По сути, можно даже не включать пониженную передачу – вездеходу с просветом 210 мм глубокий снег не помеха. Загребая колесами рыхлую влажную массу и вальяжно переваливаясь, машина уверенно «пашет» поле. Правда, порой у водителя и пассажиров появляются признаки морской болезни – кузов мягко, но сильно раскачивается на очень длинноходной подвеске. Когда самый трудный участок остался позади, на относительно чистом прямике решил перейти на третью передачу, но, пока ее нащупывал, автомобиль потерял ход. Пришлось срочно под негодующий рев мотора возвращать вторую.

Каково будущее возрожденного 469-го? Завод сделал ставку на доступность: версии «новой» машины будут стоить 299 и 320 тысяч рублей, тогда как за самый дешевый «Хантер» придется отдать не меньше 390 тысяч. Особенно повезло жителям Ульяновской области: тот, кто решил приобрести автомобиль, сдав старые «Жигули» или «Москвич» по государственной программе утилизации, получит еще и скидку в размере 135 тысяч. К сожалению, на другие регионы столь льготные условия не распространяются.

Хотите стать дауншифтером? Если решитесь, новый-старый 469-й окажется очень кстати. ЗР





Из интерьера удалили абсолютно все, что можно расценить как излишество. Обещали даже вернуть дерматиновые сиденья, легко моющиеся. Но пока ставят «седла» с тканевой обивкой.

Большая распашная дверь сзади для утилитарного вездехода – роскошь. Кстати, в некоторых ситуациях откидной борт удобнее.

ИНТЕЛЛЕКТОМ ПО УХАБАМ

Производители множества современных автомобилей предлагают покупателям полный привод, управляемый «интеллектуальными системами». Что же это за трансмиссия?

На деле это передний привод с подключаемым компьютером через муфту задним мостом. Попробуйте ввести в поисковике название интересующего вас автомобиля и слово «муфта». Вы удивитесь результатам. В подавляющем большинстве автомобилей «полный привод» реализован с помощью этого устройства. Так устроены все кроссоверы и большая часть среднеразмерных «внедорожников».

Означает ли это, что настоящий постоянный полный привод, дарящий водителю полный контроль над машиной, ушел в прошлое? Неужели, чтобы не быть обманутым в своих ожиданиях, необходимо приобрести громоздкий и прожорливый полноразмерный внедорожник?

ДЛЯ ТЕХ, КТО ДУМАЕТ САМ

Suzuki Grand Vitara — достойная альте
натива компромиссным крос
соверам и непово
ротливым внедо
рожникам.

Огром
ный опы
Suzuki
в создани
полнопр
водных
автомоби
лей позво
лил объед
нить жест
кую незави
симую подве
ску — залог точ
ного и динамич-
ного вождения и постоян-
ный полный привод — гарантию полного контроля над дорогой, с арсеналом настоящего внедорожника — блокировкой межосевого дифференциала и пониженным рядом передач.

Совмещая в себе характеристики разных классов, Suzuki Grand Vitara дарит своему обладателю повышенную проходимость внедорожника в сочетании с привычным комфортом и энергетикой легкового автомобиля.

WWW.SUZUKI-MOTOR.RU

реклама

GRAND VITARA

SUZUKI GRAND VITARA
ВНЕ КЛАССОВЫХ РАМОК

Suzuki Grand Vitara выходит за рамки классов, сочетая в себе качества элегантного, комфортабельного городского автомобиля и мощного современного внедорожника.
Suzuki Grand Vitara.
Вне границ. Вне ограничений.



Way of Life!*

* образ жизни

www.grand-vitara.com

И никакого ретро!

В последнее время автопроизводители нередко обращаются к стилистике некогда популярных моделей. «Ситроен» возродил легендарное имя DS, однако при разработке дизайна избрал особый путь. Следом отправился Павел Леонов.

Вызывающая ностальгию аббревиатура DS созвучна французскому déesse – «богиня». Так машины часто и называли. Сейчас же в компании ее трактуют как Different Spirit – «иной дух» – и подчеркивают: это не возврат в прошлое, а шаг в будущее. Никакого ретро!

ЧЕТЫРЕ МОТОРА, ТРИ КОРОБКИ

Малыша построили на базе модели C3, от которого DS3 почти не отличается размерами. Российским покупателям на выбор предлагают три бензиновых двигателя: два VTi – 1,4 л (95 л.с.) и 1,6 л (120 л.с.) – плюс 150-сильный 1,6-литровый THP. Все отвечают требованиям Евро V. Мото-



ры агрегатируют с 5- и 6-ступенчатой механическими коробками передач, а 120-сильный может работать в паре и с автоматом.

На тест его организаторы предоставили самую мощную версию с 6-ступенчатой механикой. Поскольку вес автомобиля невелик, это сочетание обеспечивает «ди-эсу» незаурядную динамику. Недаром французы сотрудничают с мотористами из БМВ! DS3 умеет не только живо разгоняться, но и быстро останавливаться.

Инженеры потратили немало времени на доводку шасси, чтобы добиться лучшей в классе управляемости. Степень успеха покажут полноценные тесты на полигоне, ведь в городских условиях сложно проверить, насколько весом результат трудов. Но уже сейчас могу сказать, что подвеска показалась жестковатой. Думаю, в таком ощущении повинны и низкопрофильные 17-дюймовые покрышки. Их к тому же хорошо слышно в салоне, хотя борьбе с шумом создатели уделили немало внимания. Так, дверные проемы обшиты изоляционным материалом, плотность которого (200 г/м² вместо 90) вдвое превышает средний показатель для данного класса.

Весьма острое рулевое управление возбуждает у водителя азарт, но вместе с тем не напрягает нервозностью. Руль не только приятно выглядит, но и, благодаря удобным приливам на ободе, отлично лежит в руках. Избирательно и четко срабатывает механизм переключения передач. Правда, на мой вкус, ходы могли бы сделать и покороче, а передачи – менее растянутыми.

ПО НЕЙ ВСТРЕЧАЮТ

По мне, новый фирменный стиль марки куда привлекательнее, чем предыдущие одежки. Судя по статистике продаж, я не одинок в своих впечатлениях: уже в первые сутки после официальной презентации больше тысячи покупателей заказали DS3 через Интернет.



Отделке салона уделено особое внимание: все изготовлено из высококачественных материалов. Накладку панели для вас окрасят в один из восьми цветов.

Приборы во многом схожи с теми, что в C3, но здесь появился стрелочный указатель температуры, а хромированные окантовки призваны подчеркнуть возросший статус модели.





Любители перекрашивать или обклеивать пленкой различные кузовные элементы машины лопнут от зависти: по заказу покупателя DS3 разукрасят еще на заводе.

Фары дневного света расположены весьма оригинально. Однако в условиях нашего нескончаемого «межсезонья» они будут быстро пачкаться.

Глянцевая поверхность центральной консоли выглядит очень эффектно. Но под рукой придется держать тряпочку или губку – панель маркая.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	DS3 (версии для России)		
	1,4 VTi	1,6 VTi	1,6 THP
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3948/1715/1458–1483		
база	2464		
колея спереди/сзади	1465–1468/1467–1471		
Снаряженная масса, кг	1075	1075 (1145)*	1165
Полная масса, кг	1552	1554 (1587)	1597
Объем багажника, л	285/980		
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,6	8,9 (10,9)	7,3
Максимальная скорость, км/ч	184	190 (190)	214
Топливо/запас топлива, л	A95/50		
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	5,9	6,0 (7,0)	6,7
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см^3	1397	1598	1598
Мощность, кВт/л.с.	70/95	88/120	110/150
при об/мин	6000	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	135	160	240
при об/мин	4000	4200	1400–4000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5	М5 (А4)	М5
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	195/55R16 или 205/45R17		205/45R17

*В скобках данные версии с автоматом.

Нет смысла описывать «парящую» крышу, среднюю стойку в виде акульего плавника, рельефные колесные арки, светодиодные клыки на переднем бампере – все это хорошо видно на фотографиях. Впрочем, вживую малыш выглядит еще привлекательнее. Изюминка модели – возможность индивидуализировать автомобиль. Многообразие базовых цветов дополняют различные варианты окраски крыши, зеркал заднего вида и колесных дисков. В салоне простор для самовыражения еще шире: выбирай, покупатель, колер передней панели, обивок сидений и дверей, рычага коробки передач и т. д. Даже брелок ключа зажигания покрасят в цвет кузова. Добавьте варианты материалов отделки – и получите безграничную свободу для полета фантазии! Если и этого мало, вам предложат один из дизайнерских сюжетов оформления – с термоаппликацией на крыше и узорами на ковриках. Чтобы покупателя не сбило с толку подобное многообразие, разработан конфигуратор, им вправе воспользоваться любой желающий в шоу-руме дилера, на сайте производителя или даже с помощью специальной программы в iPhone.

В России DS3 начнут продавать в мае – от 649 тыс. рублей за автомобиль с 95-сильным мотором. О стоимости других модификаций к моменту сдачи номера в печать не было известно, но, как удалось выяснить во время презентации, в Европе за самую дорогую версию назначена цена около 20 тыс. евро. **ЗР**

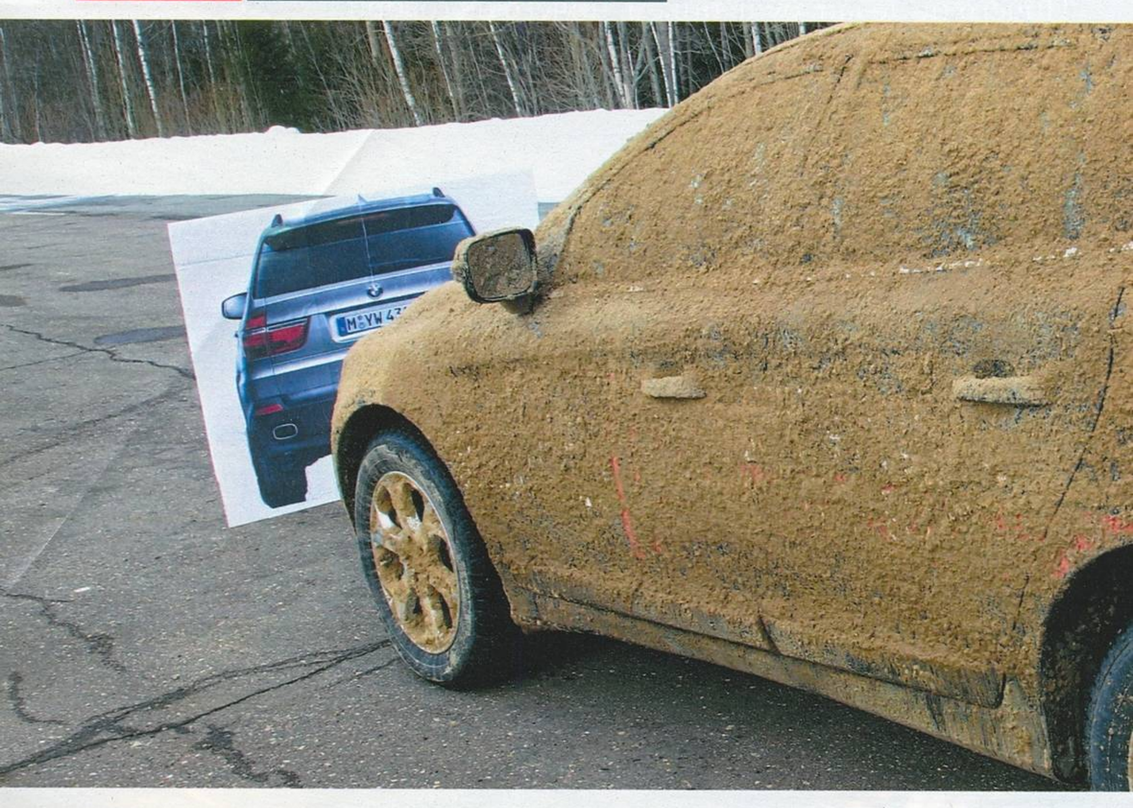
Citroen DS3: богатое наследие прошлого ко многому обязывает. Недаром компания ставит амбициозную задачу – вывести модельный ряд DS в премиум-сегмент.

МАГИЧЕСКИЕ БУКВЫ

В сознании потребителей название DS уже давно стало самостоятельным брендом, поэтому аналогий с прошлым не избежать. В свое время «богиня» произвела фурор на Парижском автосалоне 1955 года не только экстравагантным дизайном, но и далеко опередившими свое время техническими решениями: гидропневматической подвеской, дисковыми тормозами, кузовными панелями из алюминия и т. д.

За 20 лет выпуска (производство этих машин прекратили в 1975 году) с конвейера сошло почти 1,5 млн. экземпляров.





Поднимите мне веки

Пришлось от колес до крыши испачкать в грязи новенький «Вольво-XC60», чтобы проверить, исправно ли после этого работают электронные системы, получающие информацию от камер и радаров. Тщательно отмывая кузов после теста, впечатлениями поделился Максим Сачков. Фото Александра Кульнева.

Для испытаний выбрали один из самых безопасных сегодня автомобилей – «Вольво-XC60» с богатым арсеналом электронных устройств, призванных повышать безопасность и комфорт. Это системы разной сложности – от довольно примитивных парковочных радаров, известных даже владельцам недорогих моделей, до оригинальных и высокоинтеллектуальных устройств, готовых подстраховать водителя в сложных ситуациях. Проверим, как они работают в наших суровых условиях.

ЧИСТОТА – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

Эксперименты на сверкающем намытыми боками автомобиле начались еще по дороге на полигон. Нужные кнопки нажаты, в меню проставлены галочки – все системы активированы. Задал круиз-контролю разрешенные 90 км/ч, пристроился за грузовиком и убрал ноги с педалей. «Вольво» послушно плелся за тихоходом, исправно разгоняясь и притормаживая, пока между нами не вклинился лихач, играющий на дороге в пятнашки. Просчитав ситуацию, я даже не дернулся. Но автопилот, обнаружив новый объект в опасной близости, сначала ощутимо затормозил, а когда тот покинул ряд, лишь после некоторого раздумья прибавил газу. Да, это вам не Европа с ее вежливым и хорошо прогнозируемым движением – автоматика не может учесть многих факторов, связанных с нашей организацией и культурой поведения. Поэтому в России, особенно в крупных городах, лучше полагаться на себя, нежели на электронных помощников. Как подтверждение: не сработала система, следящая за уходом автомобиля из полосы, – уж больно блеклая у нас по весне размет-

ка. Зато, как иллюминация, то справа, то слева мигают лампочки, предупреждающие об автомобилях в соседних рядах – особо раздражительные быстро отключат эту функцию, спокойные просто перестанут обращать внимание на подсказки.

Уже на дорогах полигона проверили парковочные системы. Изумительно: благодаря широкому кругозору камеры заднего вида можно контролировать расстояние до препятствия с точностью до сантиметров – в поле зрение попадает кромка заднего бампера, по которой очень просто ориентироваться. Даже парковочные радары не нужны, хотя они, кстати, работают безукоризненно.

На закуску осталось самое интересное и одновременно страшноватое испытание – проверить систему предотвращения столкновений City Safety. Корма дорогого немецкого вседорожника все приближается. Еще мгновение... Икнула ABS, автомобиль кивнул и остановился в полуметре от препятствия. Автоматика сработала в по-



City Safety – новинка, дебютировавшая на XC60. Помогает, двигаясь в городском потоке, минимизировать последствия аварии или вовсе избежать столкновения. Система работает на скоростях от 0 до 30 км/ч – по статистике, именно в этом диапазоне происходит около 70% происшествий. При помощи лазерного датчика и цифровой камеры, расположенных около внутрисалонного зеркала, City Safety отслеживает расстояние до движущегося (или стоящего) впереди автомобиля. Когда дистанция сокращается до критической, а водитель не предпринимает никаких действий, электронный помощник применяет экстренное торможение.



Система помощи при парковке на «Вольво-XC60». Восемь ультразвуковых датчиков, по четыре в переднем и заднем бамперах, выдают информацию о препятствиях вокруг автомобиля на графический экран, а зуммер, меняя частоту сигнала, дополнительно предупреждает о приближении к объекту.



LDW (Lane Departure Warning) предупреждает водителя, если автомобиль уходит за пределы полосы. Система при помощи камеры непрерывно отслеживает расположение машины на дороге и подает тревожный сигнал, если «Вольво» покидает ряд. Естественно, при условии, что сидящий за рулем не включил указатель поворота. LDW работает на скорости выше 65 км/ч.



ACC (Adaptive Cruise Control) – адаптивный круиз-контроль. Поддерживает не только скорость, но и расстояние до едущего впереди автомобиля. Дистанцию определяет радар, установленный в решетке радиатора, а система управляет двигателем и рабочими тормозами. Водитель должен лишь задать скорость от 30 до 200 км/ч и расстояние до объекта с помощью подрулевого переключателя.



BLIS (Blind Spot Information System) страхует водителя при смене полосы от столкновения с автомобилями, движущимися в попутном направлении. Камеры в наружных зеркалах сканируют пространство позади машины. Если в соседнем ряду справа или слева появляется автомобиль, возле соответствующего зеркала загорается лампочка, сигнализируя об опасности.



Камера заднего вида помогает контролировать ситуацию при движении назад. Картинка появляется на мониторе, расположенном на центральной консоли, при включении задней передачи. На экран выводятся также линии-подсказки, информирующие о расстоянии до препятствия.



ЕЗДИТЬ ИЛИ ИГРАТЬ?

Максим Сачков: «Современный автомобиль увешан мудреными системами и устройствами, словно новогодняя елка гирляндами и игрушками. Конструкторская мысль не стоит на месте, от поколения к поколению наворотов прибавляется. А маркетологи настойчиво убеждают, что эти вещи жизненно необходимы. На самом же деле многие ноу-хау не столько верные помощники в борьбе за безопасность и комфорт, сколько дорогие игрушки, заметно увеличивающие цену автомобиля. Например, адаптивный круиз-контроль. Забавно его опробовать, похвастаться этой диковинкой перед знакомыми... и никогда больше не использовать, потому что в нашем потоке он неудобен. А обойдется такое «шоу» в несколько десятков тысяч рублей. Хотя гурманов, готовых выкладывать за чудеса техники круглые суммы, хватает. Ну, пусть наслаждаются. Только других покупателей надо бы избавить от переплаты за ненужные функции. Пускай эти «игрушки» остаются в числе опций. Не стоит забывать, что автомобиль должен в первую очередь хорошо ездить, а уж потом служить средством общения и развлечения».



следний момент, но я успел прикинуть стоимость ремонта. Впрочем, совсем не накладно, ведь передо мной... муляж из пенопласта.

ЗАКРЫВАЕМ ГЛАЗА

Через несколько часов трудно было узнать в этой грязной куче «Вольво-ХС60». Посмотрим, как теперь электроника запоет.

Второй вседорожник для испытаний, конечно, тоже можно было взять у дилера. Но подобный подход не для творческих людей. Фотография, пенопласт, кисточка и клей – такой «БМВ-Х5» и разбить не накладно.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СИСТЕМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ VOLVO XC60



ACC
Расположение датчиков: в решетке радиатора
Тип датчика: радиолокационный
Работоспособность после грязевых ванн: не работает



LDW
Расположение датчиков: рядом с внутрисалонным зеркалом
Тип датчика: оптический
Работоспособность после грязевых ванн: работает



CITY SAFETY
Расположение датчиков: рядом с внутрисалонным зеркалом
Тип датчика: оптический
Работоспособность после грязевых ванн: работает



BLIS
Расположение датчиков: в наружных зеркалах
Тип датчика: оптический
Работоспособность после грязевых ванн: не работает



Парковочные радары
Расположение датчиков: на бамперах
Тип датчика: ультразвуковой
Работоспособность после грязевых ванн: работает нестабильно



Камера заднего вида
Расположение датчиков: на двери задка
Тип датчика: оптический
Работоспособность после грязевых ванн: работает нестабильно

Первой подала голос система парковки. Работает! Правда, через раз – иногда пропускает объекты, а порой видит то, чего нет в радиусе нескольких десятков метров. Камера заднего вида не помощник. Ее круглый глаз навыкате слепнет уже после нескольких километров по грязным или заснеженным дорогам. Видимо, разработчикам стоит подумать, как лучше защитить всевидящее око. Один из вариантов предлагает «Фольксваген»: на новом «Гольфе», например, камера прикрыта эмблемой, которая открывается лишь при включении задней передачи.

Почти столь же быстро выходят из строя цифровые камеры в боковых зеркалах, а вместе с ними и система BLIS. По крайней мере, автомобиль предупреждает, что на нее не стоит рассчитывать – на щиток приборов приходит соответствующее сообщение. По такому же сценарию разворачивается ситуация и с адаптивным круиз-контролем: радар блокирован – и автопилот перестает работать. Естественно, одновременно с ACC умирает и система Distance Alert, которая получает информацию от того же радара и предупреждает водителя миганием светодиодов и звуковым сигналом о приближении к едущему впереди автомобилю.

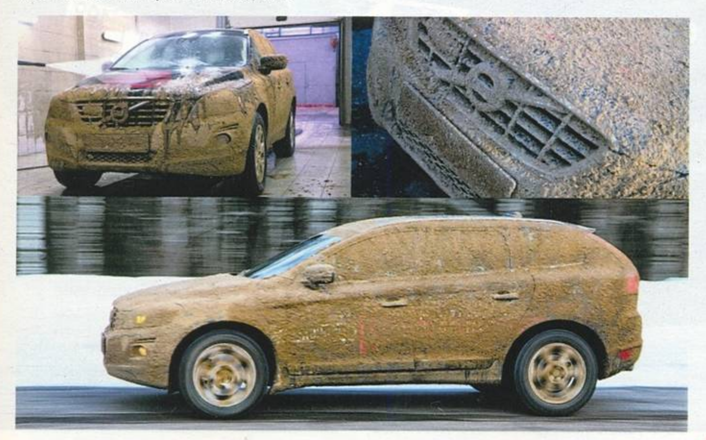
Зато система LDW продолжила исправно нести вахту. Камеру, распознающую разметку, разработчики предусмотрительно расположили за ветровым стеклом в зоне работы стеклоочистителей. Хотя производитель предупреждает: при сильном дожде, снегопаде или тумане сбои в работе все же не исключены. И, несмотря на то что датчики системы City Safety расположены там же, под ветровым стеклом, с замиранием сердца приступил к последнему испытанию. Пенопластовый БМВ уже на позиции, короткий разгон с курсом прямо на него... и электроника предотвратила аварию.

ДУМАЙТЕ САМИ, РЕШАЙТЕ САМИ!

При езде по грязной дороге стоит быть столь же внимательным, как при вождении в сильный дождь, туман и гололед. Забрызганные стекла и зеркала затрудняют обзор не только сидящим за рулем, но и электронным помощникам, которым мы порой доверяем самое дорогое – свою жизнь. Поэтому совет водителям: с осторожностью относитесь к подсказкам таких систем, особенно в сложных погодных условиях. Надеюсь, меня услышат и производители (не только «Вольво», но и остальные, у кого уже реализованы такие системы): лучше защищайте глаза и уши электронных помощников, по крайней мере на автомобилях, поставляемых в Россию. Ведь адаптируют же для разных рынков подвески и двигатели. Может, стоит предусмотреть дополнительную защиту датчиков и радаров? Тогда можно будет не бояться ударить лицом в грязь (во всех смыслах). А затраты окупятся, не сомневайтесь. **ЗР**

Благодарим «Обухов Автоцентр» за предоставленный на тест автомобиль.

Превратить автомобиль из чистого в грязный двое упорных людей способны за четыре часа. Методика очень проста и занудна: в ведра с песком, размешанным в воде, макают веники и обмахивают ими кузов, стекла, диски.



Детство в «Кольте» заиграло

Известное имя, суровая внешность – разве можно несерьезно относиться к такому автомобилю? Но Денис Арутюнян, катаясь на обновленном «Мицубиси-Кольт», вспоминал героев детских сказок и мультфильмов. Фото Георгия Садкова.

МАЛЫШ ДЛЯ ДЯДИ СТЕПЫ

О компактных городских автомобилях частенько говорят: в них удобно лишь худосочным и низкорослым. Едва открыв большую водительскую дверь «Кольта», понимаю: это – приятное исключение. Вхожу (именно вхожу, а не падаю!), сажусь, а над головой – огромный запас пространства. Привычно откатываю кресло... и не дотягиваюсь до педалей. Видимо, японские инженеры внимательно читали Михалкова. Причем ехать дядя Степа может не один, а с семьей: на заднем диване, вопреки ожиданиям, тоже довольно просторно. Только вот незадача: вещей придется брать поменьше – багажник рассчитан от силы на сундучок Дюймовочки.



Mitsubishi Colt

Обновленная версия «Кольта» добиралась до российских покупателей полтора года: дебют состоялся еще на автосалоне в Париже в 2008-м. Самые мощные модификации у нас так и не появились. В Японии компактный автомобиль можно приобрести с 109-сильным 1,5-литровым двигателем, есть и 150-сильный вариант с турбонаддувом. А вершина гаммы – версия Ralliart с форсированным до 180 л.с. мотором.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,1 л (75 л.с.), 1,3 л (95 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, роботизированная 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Entry, Inform, Invite.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 449 000–569 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,3 л, 6-ступенчатый автомат, комплектация Invite, 569 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

 Просторный салон, отличная тяга мотора.

 Шум, нечеткая работа коробки, скромный багажник.

Mitsubishi Colt, несмотря на старания выглядеть серьезным и солидным, остается игрушкой, которую выбирают скорее глазами, нежели разумом.

Проходит первый восторг от простора – начинаю обращать внимание на менее приятные детали. Сидя за рулем, можно сколько угодно вертеться и ерзать, а в правую ногу все равно немилосердно впивается нарост многоярусной консоли. Странным показалось соотношение размеров баранки, которая сделана явно под огромную лапу знаменитого милиционера, и джойстика коробки передач – такой скорее подошел бы изящной Белоснежке. Долго искал кнопки кондиционера и обогрева заднего стекла, пока не догадался нажать на крутилки микроклимата. Привыкнуть к ним несложно, хуже, что индикаторы в ручках малюсенькие и на ходу еле читаемые.

ПРИВИДЕНИЕ С МОТОРОМ

Что это с громким жужжанием летает по городским улицам? Неужели в Москве завелся собственный Карлсон? Нет, это «Мицубиси-Кольт»! Заполняя салон надрывным фальцетом 1,3-литрового двигателя, машинка демонстрирует завидную прыть – кажется, под капотом не 95, а все 150 «лошадок». Не верите? Попробуйте на старте от души нажать на газ – многие куда более мощные автомобили останутся позади. Правда, ненадолго – при переходе на вторую передачу отвешиваю невольный поклон создателю роботизированной коробки. Повторив это упражнение несколько раз, вспомнил слова из другой стихотворной сказки: «И такая дребедень – целый день». Даже если умерить пыл и ехать максимально спокойно и неторопливо, полностью избавиться от задержек не удастся. Можно, конечно, перейти в ручной режим – но к чему тогда доплачивать за автомат?

Заводной характер моторчика так и провоцирует позажигать, однако не все агрегаты согласны поддержать затею. Средние ухабы «Кольт» про-

Оформление приборного щитка не вызывает каких-либо эмоций, но функционально все хорошо.

В отличие от агрессивного передка машины, салон поддерживает умеренный, неброский стиль.

Поменяв скорость вентилятора печки или отрегулировав температуру, проверьте, не включили ли ненароком обогрев заднего стекла или кондиционер.

ходит достаточно мягко, а вот на более крупных пасует задняя подвеска: корма раскачивается, порой до лязга в подвеске. К тормозам какое-то время придется привыкать – привод крайне чувствителен, регулировать замедление приходится исключительно усилием на педали, а не ее перемещением. Не располагает к быстрой езде и шум: в салоне не самый приятный тенор мотора почти на равных конкурирует с песней шин.

Уже сдав машину, задумался – что побуждает покупать такие автомобили? «Кольт» совсем не идеально сбалансирован, да и цена кусается – в среднем около полумиллиона рублей. Можно найти куда более комфортное авто, которое будет более универсальным, покладистым... но и стилистически неприметным. Бесспорная яркость «Мицубиси», подобно колдовству феи, превращает Золушку в прекрасную принцессу. ЗР



От компактной машины никак не ожидаешь такого простора на заднем сиденье.

Расплата за вместительный салон – маленькое отделение для багажа.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

FIAT 500

455 000–490 000 руб.



Вариация на тему знаменитой машины, предлагаемая у нас с 69-сильным и 100-сильным моторами, нравится многим. Правда, из-за очень уж броской внешности и высокой цены «пятисотый» скорее подчеркивает имидж и социальное положение, нежели служит обычным средством передвижения. ЗР, 2008, № 12.

MITSUBISHI LANCER CLASSIC

469 000–569 000 руб.

Возвращение на рынок «Лансера» предыдущего поколения – удачный ход: большой и удобный автомобиль с двигателями 1,3 л (82 л.с.) и 1,6 л (98 л.с.) пользовался отменным спросом. Да и сегодня его популярность не снижается благодаря умеренной цене и хорошей репутации. ЗР, 2007, № 9.

Двенадцатый миллион

С момента начала производства первого поколения «Опеля-Корса» в Европе продали более 11 миллионов автомобилей этой модели. Хороший стимул к ее очередной модернизации! Впечатлениями от машины делится Сергей Клочков.

Изменения коснулись в первую очередь силовых агрегатов, подвесок и рулевого управления. На автомобиль могут установить один из семи бензиновых двигателей или четырех дизелей. Бензиновые моторы – от 1,0 до 1,6 л., мощностью 65–192 л.с. Те, что объемом 1,2 и 1,4 л, – с системой изменения фаз газораспределения (Twinport). С нею моторы эффективнее «дышат», мощность возрастает на 5–10%. Расход топлива и уровень выброса CO_2 снизился на 13%. У дизельных CDTI объемом 1,3 и 1,7 л тоже иные, по сравнению с предшественниками, характеристики. Особенно интересен ecoFLEX 1,3 CDTI – у него турбокомпрессор с изменяемой геометрией. Мотор развивает 95 л.с. – на 27% больше, чем у предыдущей версии. Расход топлива и выброс CO_2 (98 г/км) снижены на 10%. Улучшить показатели помогли масляный насос с пониженным внутренним трением и термостат с новым алгоритмом работы, сокративший время прогрева двигателя.

Инженеры переработали и шасси «Корсы». Например, по-иному настроили электромотор усилителя руля, снизили трение в рейке, благодаря чему теперь водитель лучше чувствует автомобиль, особенно при незначительных углах поворота штурвала. Я сам ощутил это в ходе короткого теста, когда автобан в окрестностях Дармштадта сменился узкой дорожкой. Машина была предельно послушной, собранность – черта ее натуры. Разработчики поколдовали также над амортизаторами и пружинами подвесок. Разумеется, в каждом случае они разные – в зависимости от объема двигателя и комплектации. Варьируется также толщина стабилизаторов поперечной устойчивости. Чтобы улучшить управляемость и погасить рысканье на прямых, заднюю упругую балку повернули на 20 градусов, тем самым упрочив ее жесткость при боковых нагрузках.

Особенно хороша, на мой взгляд, машина с дизелем 1,3 CDTI: быстро нарастает крутящий момент в диапазоне 1750–3250 об/мин, тогда как шум в салоне едва слышишь. А вот автомобиль с 1,4-литровым бензиновым мотором (могу предположить, в России он станет одним из самых популярных) заставляет подгазовывать на старте и своим зычным голосом раздражает куда больше.

Среди приятных для водителя мелочей – индикатор, напоминающий, что пора включить следующую передачу (shift up). Понятно, это помогает экономить топливо. На дорогих версиях устанавливают подогреваемый руль.

Панель и комбинацию приборов почти не изменили. Добавили только кнопку включения обогрева руля и индикатор переключения передач shift up.



За интегрированный в задний бампер багажник для транспортировки велосипедов отдельное спасибо конструкторам «Опеля».





Opel Corsa 1,4

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

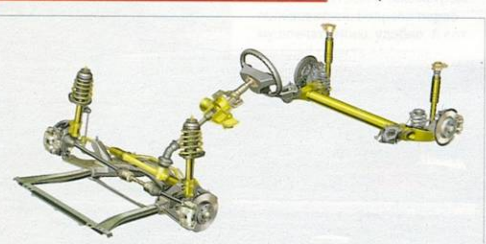
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3999
ширина	1944
высота	1488
база	2511
колея спереди/сзади	1485/1478
Объем багажника, л	285/1100
Снаряженная масса, кг	1145
Полная масса, кг	1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	A95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,0
загородный цикл	4,6
смешанный цикл	5,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 74 кВт/100 л.с. при 6000 об/мин, 130 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 185/70R14.

Внешне отличить модернизированную машину от предыдущей почти невозможно.



Золотистым цветом выделены измененные узлы и детали «Опеля-Корса».

На российский рынок машины придут не со всеми одиннадцатью моторами, но с какими именно – окончательно еще не определили. Зато точно станут продавать версии из спортивной линейки Color Race, Color Edition, Color Wave – с яркой внешностью, в частности, с двухцветной окраской, эффектными 17-дюймовыми колесами из легкого сплава. Цена самой дешевой «Корсы» – примерно 450 тыс. руб. Но, оборудовав автомобиль от души, можете довести цену до 600 тыс. с гаком.

Интересно, сколько будет стоить «Корса», когда ее тираж перевалит за следующий миллион? **ЗР**

Opel Corsa претерпела небольшие, зато полезные изменения. Приятно, что производитель не стал и цены «модернизировать».

Мишка в кубе

Вот уж этот кубик в толпе не потеряется! Несколько дней в «Грейт Уолл Кулбир» и в центре внимания находился Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Любопытство, усмешки, ирония, а иногда и добрые улыбки, замешенные на неподдельном интересе, – высокий черный кубик вызывает у окружающих самые разные, но, как правило, яркие чувства. Да уж, китайцы умеют удивлять. Автомобиль не теряется даже в пестром московском потоке, да и название… Это ж надо было придумать! Среди нескольких вариантов перевода слова *coolbear* напрашивается «клевый (или, если угодно, прикольный) мишка». Тоже совсем не банально.

РЕПОРТАЖ ИЗ АКВАРИУМА

Высокая посадка, огромные окна, прекрасный благодаря почти вертикальным, хотя и толстым передним стойкам обзор. Наружные зеркала – как у хороших минивэнов и вседорожников: огромные. Благодаря высокому потолку и широким дверям вход-выход в «Кулбир» отменный. Привыкнув за пару дней к машине, треснулся головой, вылезая из обычного легкового автомобиля. В общем, по этим параметрам «мишка» – неплохой городской автомобиль. Может быть, такси?

На заднем диване простор безоговорочный: даже если отодвинуть передние кресла полностью, пассажиры усядутся чуть ли не нога на ногу. Но – в ущерб багажнику. Он совсем небольшой (вот тебе и такси!), а под полом запаска-докатка. По России далеко не поедешь.

От машины с такой внешностью ждешь оригинального интерьера, и в целом ожидания подтвердились. Это только в экстерьере преобладают квадраты и прямоугольники, а внутри – окружности.

К сожалению, посадка водителя не на высоте. То есть наоборот – сидишь по-автобусному высоко, но руль, регулируемый лишь вверх-вниз, положению педалей не соот-

Great Wall Coolbear

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3951
ширина	1695
высота	1634
база	2499
колея спереди	1455
сзади	1430
Снаряженная масса, кг	1128
Максимальная скорость, км/ч	160
Разгон 0–100 км/ч, с	12,8
Топливо	А95
Запас топлива, л	45
Средний расход топлива, л/100 км	6,0

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 77 кВт/105 л.с. при 6000 об/мин, 138 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 185/65R15.





Дизайн отторжения не вызывает. Материалы дешевые, но подгонка деталей неплохая.





Спидометром и тахометром пользоваться, вопреки первому впечатлению, удобно. А вот дисплей с места водителя – совсем слепой.

Оригинальные шарики дефлекторов вентиляции выглядят весьма неплохо. Еще бы печка работала поэффективнее...

Понятно, что полноценная запаска отняла бы место в багажнике, и без того скромном. Но докатка в России хороша лишь для города.





Great Wall Coolbear

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль, очень похожий на «Сайон-хВ» (Scion xB) концерна «Тойота», дебютировал в 2009 году.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л (105 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Luxury, Elite, Elite+.

ЦЕНА: 430 000–485 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация Elite, 445 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Просторный салон, хорошая обзорность, комфортная подвеска.

– Маленький багажник, слабый двигатель, нет полноценной запаски.

Интересный, забавный, не без достоинств... омраченных не менее заметными недостатками.

ветствует. Штурвал хочется придвинуть поближе. Коротковат и рычаг переключения передач. А работать им, как выяснилось, приходится часто. Но продолжим изучать салон.

Справа от огромного спидометра – абсолютно слепой дисплейчик. Не то что счетчик пробега – уровень топлива разглядеть очень сложно. Да и контрольных ламп с водительского места практически не видно. И даже тусклых стрелок указателя поворотов. Кстати, включенного поворотника еще и не слышно. Мелочь, конечно, однако осадок оставляет.

МЕДЛЕННО, НО ШУМНО

Китайские мишки – панды, как известно, хоть и дальние родственники бурых гигантов, не очень на них похожи. Вот и 105 «лошадей» мотора «Кулбира» какие-то худосочные. Недостаток тяги ощутим даже в запруженном, но нервном городе. На шоссе – еще заметней. Похоже, его пытались компенсировать очень короткими передачами. Но безуспешно. Работать кургузым рычагом не только не очень удобно, но часто и бессмысленно. От мотора больше рева, чем энергии.

Кстати, шумы «Кулбира» – отдельная песня. На скоростях под 100 км/ч громко поет двигатель, обтекая машину с аэродинамикой чемодана, на все лады свистит ветер, из-под пола заунывно гудят шины. Вольготно расположившемуся на заднем сиденье пассажиру почти не слышно, о чем вполголоса толкуют сидящие спереди. Хорошо вести разговоры не для детских ушей!

Ну а в дополнение к скверной динамике излишне чувствительная педаль тормоза, резко срабатывающая от самого нежного касания. Привыкнуть можно, тем более что замедляется-то машина неплохо, но временами все-таки заставляю ее и себя клевать носом.

А вот подвеска «Кулбира» вполне комфортная. Нет ни жесткой реакции на неровности, ни особой раскачки на волнах. Конечно, в быстрых поворотах кубик заметно кренится, а реакция на руление далеко не резкая. Но, учитывая облик и скоростные качества автомобиля, это как раз можно простить.

МЕДВЕЖЬИ УСЛУГИ

Несомненно, китайский автопром не стоит на месте – машины становятся конструктивно осмысленнее, толковее с точки зрения доводки. Но самое хорошее утро способна омрачить одна лужа, куда неосторожно ступил ногой, или неудачно зависший над головой голубь. Вот и «прикольный мишка», не самый плохой автомобиль, раздражает букетом неприятных мелочей: непродуманной посадкой водителя, скрипами и зудением в салоне, дверью багажника, закрыть которую можно, лишь хлопнув от души. Отопитель в не самый сильный мороз греет стекло или ноги, «и» – не получается.

Временами кажется, что «Кулбир» – опытный образец, прототип: с задатками, однако недоделанный, не доведенный. Общаться с таким – занятие часто интересное, но на любителя. ЗР



Заднее сиденье по запасу места для ног и головы – именины пассажирской души.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

RENAULT SYMBOL

464 000–576 000 руб.



Довольно вместительный седан продают с 98-сильным мотором объемом 1,4 л. Выбрав «Символ», можно получить хороший набор опций, в том числе автоматическую коробку передач. Но стоить такая машина будет недешево. ЗР, 2009, № 1.

KIA RIO

409 000–485 900 руб.



Благодаря своеобразному дизайну и шустрому, хотя и всего 97-сильному мотору, эту модель иногда относят к молодежным. Впрочем, хэтчбек вполне практичен. ЗР, 2010, № 5.

Вагон настроения

Фордовские минивэны «Гэлакси» и S-MAX на протяжении последних нескольких лет убедительно превосходят конкурентов по объему продаж в Европе. Тем не менее машины обновили. В суть модернизации вник Юрий Тимкин. Фото автора и «Форд».

Прошли времена, когда управляемость и динамику для минивэнов считали делом десятым – куда, дескать, важнее, чтобы попросторнее были салон и багажник. Машины все так же вместительны, однако теперь способны подарить владельцу удовольствие и от точного руления. А «Форд S-MAX» и вовсе со спортивными амбициями. Фирма эту модель так и позиционирует: минивэн для поклонников активной езды. Странновато звучит, но это чистая правда! Узкие, вьющиеся по холмам дорожки окрест испанского Хереса для автомобиля и водителя – испытание. Перепады высот и перегибы дорог образуют трамплины. Прозевал перегиб, не сбросил скорость – полетел. Но «Форд» точно следует за рулем, не пугает ни избыточными кренами, ни сносами, ни заносами – запас устойчивости очень высок! Не зря шасси называют лучшим в классе. А ведь в подвеске изменили лишь характеристики.

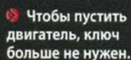
Под капотом изменений больше. Появился бензиновый мотор серии EcoBoost с непосредственным впрыском и турбонаддувом (сразу и с удовольствием замечу, что пускается он не ключом, а кнопкой). Эта «четверка» с блоком и головкой из алюминия при рабочем объеме 2 л развивает 203 л.с. Даже на легкое касание акселератора реагирует энергичным разгоном: всего 8,5 с требуется, чтобы стрелка спидометра достигла отметки 100 км/ч. Надежный союзник мотора – новая для «фордов» автоматизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift. Передачи ме-



Дизайн интерьера S-MAX изменили не кардинально – и без того неплох.



Огромный экран не зря занимает все свободное пространство между спидометром и тахометром – он выдает массу полезной информации.



Чтобы пустить двигатель, ключ больше не нужен.



няет молниеносно и не огорчает тугодумием даже при агрессивном вождении, особенно если перевести селектор в положение *Sport*.

РУССКИЙ ЧЕМ НЕ УГОДИЛ?

В фордовских вэнах появились устройства, без которых уже трудно представить современный автомобиль. Паркуясь на улочках Хереса, я оценил камеру заднего вида, помогавшую заезжать в узкие карманы. На загородных магистралях помощником стала BLIS (Blind Spot Information System), отслеживающая слепые зоны по бокам. Как только в них появлялся движущийся объект, во внешнем зеркале загоралась лампочка. Ее свет мог бы быть и поярче: если не смотреть в зеркало, сигнального всполоха не заметишь. Впрочем, больше досаждают сдвоенные передние стойки кузова – они существенно ограничивают обзор. В левых поворотах иногда даже приходится наклоняться, чтобы рассмотреть, что творится за бортом.

Передние кресла надежно фиксируют тело в виражах, из них не выскальзываешь даже на «тещиных языках». В отделке салона мягкие пластики, добротные материалы, приятные глазу накладки под рояльный лак. Стоит отдать должное шикарному полноразмерному цветному экрану на панели приборов. Он красив и снабжает кучей полезной информации: показывает номер трека CD (есть и MP3) или название радиостанции, время суток, забортную температуру, что там с расходом топлива и многое другое.

Здорово, что здесь же стрелки-указатели, предупреждающие об очередном маневре и расстоянии до его начала – не приходится переводить взгляд на сенсорный экран навигатора. Кстати, но не к удовольствию: в дорестайлинговых версиях маршрутный компьютер был русифицирован, а вот у нового S-MAX в языковом реестре «великий и могучий» пока не значится.


Дизайн интерьера «Гэлакси» такой же, как у S-MAX, но вместимость больше.

ПОСЛЕ КУРОРТА

Вернувшийся из отпуска выглядит посвежевшим. Рестайлинговый S-MAX – как курортник: посвежел и стал стройнее. Смотрится модель современнее – за счет иного капота (в компании его почему-то называют трехмерным), бамперов, светодиодных фонарей спереди и сзади. Новая форма фонарей только у S-MAX, у «Гэлакси» дизайн кормы прежний. Но эту модель отличишь по более высокому кузову, просторным салону и багажнику. Кроме того, базовый «Гэлакси» уже 7-местный, у S-MAX третий ряд – опция.

В остальном у «Гэлакси» изменения те же. На ходу он отличен от S-MAX, хотя, по сути, это одинаковые машины. За счет высокого кузова аэродинамика у «Гэлакси» чуть хуже: на высоких скоростях громче свист обтекающих воздушных потоков, парусность тоже выше. Когда на трассе разъезжаешься с грузовиками, ощущаешь, что корпус раскачивает более ощутимо. А ускоряется чуть сдержаннее: сотню набирает за 8,8 с.

В России обновленные «форды» появятся уже в мае. Цены пока не разглашают. Может, сюрприз будет приятным? ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford	
	S-MAX	Galaxy
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4772/1884/1660	4819/1884/1758
база	2850	
Объем багажника (VDA), л	285–2000	308–2325
Снаряженная масса, кг	1678	1727
Полная масса, кг	2405	
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	8,8
Макс. скорость, км/ч	221	217
Топливо/запас топлива, л	А95/70	
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,4/11,0/8,1	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1999	
Степень сжатия	10,0	
Мощность, кВт/л.с.	149/203	
при об/мин	6000	
Крутящий момент, Н·м	400	
при об/мин	1750–4500	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	225/50R17	

Минивэны Ford доказывают: большой – не обязательно медленный, вместительный – далеко не всегда громоздкий.

Облаченный в черкеску

В период кризиса некоторые китайские фирмы остановили интервенцию на российский рынок. «Лифан» же, напротив, расширяет предложение – к известной модели «Бриз» присоединяется седан «Солано». К дебютанту присмотрелся Юрий Тимкин. Фото автора.

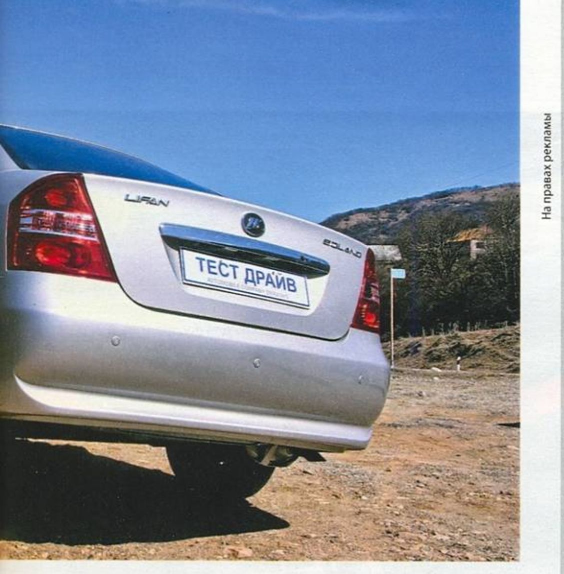


Компании из Поднебесной уже приучили нас: большинство их автомобилей – клоны моделей из Европы или Японии, с ходу и не отличишь! Однако седан «Солано», выпуск которого наладили на черкесском заводе «Дервейс», – редкое исключение: дизайн вполне самостоятельный. Хотя некоторые элементы все же навевают ассоциации: головные фары а-ля «трешка» БМВ, радиаторная решетка в фольксвагеновском стиле. Присмотрелся к кузову повнимательнее: зазоры между деталями в норме, а вот двери закрываются лишь с сильного размаха.

В салоне нет ядовитого фенольного запаха, коим грешат многие китайские автомобили. Отделка неплоха: приятный на ощупь мягкий пластик, вполне натурально выглядят накладки под дерево (нужны ли они автомобилю этого класса – другой вопрос). Хвалю и внутренний дизайн – никаких прямых заимствований у других фирм нет. Ну, почти никаких: баранка напоминает руль... «Мерседеса» S-класса!

Пока «Солано» предлагается в одной комплектации, зато весьма богатой: ABS, две подушки безопасности, кондиционер, центральный замок, электропакет, обогрев наружных зеркал, аудиосистема, противотуманки, легкосплавные диски и даже задний парктроник – за все это доплачивать не придется. Озадачивает отсутствие обогрева сидений. Производитель критику учел, обещает уже в нынешнем году «грелку» внедрить.

С точки зрения удобства и функциональности интерьер «Солано» про-



работан неплохо. Всяким нишам и потайным боксам несть числа: два под откидной крышкой в центральном туннеле, пара в двухэтажном подлокотнике, еще один слева от рулевой колонки. В перчаточный ящик легко входят бумаги формата А4. Порицания заслуживают разве что слишком узкие дверные кармашки. Ах да, и подстаканников нет.

Переберемся на второй ряд. Свободно здесь только двоим: в плечах салон узковат, при этом потолок высокий и пространства для ног достаточно. Недаром в «Солано» только два задних подголовника.

Дороги вблизи Черкесска, где, напомню, собирают этот автомобиль, в целом высокого качества, но выбоины все-таки встречаются. На них «Солано» показал себя во всей красе: подвеска абсолютно равнодушна к неровностям – тряски не чувствую даже на серьезных ямах. Честно говоря, не ожидал от китайской машины!

На извилистых участках автомобиль не пугает чрезмерными кренами, однако ехать быстро сложно – кресла «Солано» напрочь лишены боковой поддержки. Но больше раздражает чересчур короткая подушка: ноги свисают с сиденья и быстро устают. Производители об этом недостатке знают и обещают уже в ближайшее время устанавливать доработанные кресла.

Бензиновый 1,6-литровый двигатель поначалу сулил неплохую динамику, ведь его мощность – 106 л.с. Не тут-то было! Ускоряется «Солано» крайне неохотно. Заявленный разгон с места до 100 км/ч за 10,5 с – ско-

Дорожный просвет «Лифана» – вполне приличные 150 мм.

Lifan Solano по сравнению со многими китайскими автомобилями шагнул вперед: приличный дизайн, неплохой салон и комфортная подвеска. Но ведь и по цене «Солано» превосходит конкурентов, даже из Поднебесной.





Шкалы удобны для восприятия. А вот ядовито-синий дисплей мог бы быть не таким ярким.

В центральном туннеле под крышкой сразу два лотка.





Дизайн интерьера весьма достойный.

Слева от рулевой колонки – удобный откидной бокс.

Магнитола умеет проигрывать музыку с флеш-карты – не каждый конкурент предоставит такую возможность.



рее мечта, нежели свершившийся факт. По ощущениям, автомобиль набирает скорость гораздо медленнее. Прямые конкуренты – «Рено-Логан» и «Лада-Приора» с 16-клапанными 1,6-литровыми моторами – пошустрее. До 1500 об/мин двигатель тянет слабо. Чтобы ускориться в горку, приходилось переключаться на пару передач ниже. Хорошо хоть пятиступенчатая механика нареканий не вызывает. Но меланхоличный характер машины она изменить не в силах.



Lifan Solano

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4550
ширина	1705
высота	1495
колесная база	2605
Объем багажника, л	386
Снаряженная масса, кг	1150
Полная масса, кг	1555
Разгон 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А92
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
при 90 км/ч	7,8

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 78 кВт/106 л.с. при 6000 об/мин, 149 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/60R15.



Возможно, проблему решит появление (обещают осенью) версии с двигателем объемом 1,8 л. Уж ее-то темперамент должен быть поактивней. Только вот сколько будет стоить такой седан? Ведь цена базовой 1,6-литровой версии (355,7 тыс. рублей) уже кажется завышенной. За эти деньги можно купить «Логан» или «Приору», статус которых явно повыше. Так что «Солано», по крайней мере на первых порах, вряд ли станет для них серьезным конкурентом. **ЗР**

Объем багажника обычный для седана такого класса – 386 л. Приятно, что разработчики не поскупились на внутреннюю отделку крышки. Но жаль, что не предусмотрели ручку: закрывать багажник неудобно.

ПЕРВЫЙ КАВКАЗСКИЙ

Завод «Дервейс» стал пионером производства автомобилей в Северо-Кавказском регионе. Предприятие в Черкесске в 2004 году выпустило первую машину – вседорожник «Ковбой». Однако вскоре его сняли с производства – обанкротился румынский завод АРО, поставлявший «Дервейсу» основные детали. Тогда кавказский производитель решил переориентироваться на сборку китайских моделей.

Было закуплено новое технологическое оборудование – теперь в Черкесске собирают автомобили по полному циклу, начиная со сварки кузова. Особая гордость заводчан – возведенный с нуля корпус с автоматизированной линией катафореза и окраски, в который вложено 15 млн. долларов. А общий объем инвестиций в предприятие за все эти годы составил 100 млн. долларов. Предприятие рассчитано на выпуск 50 тыс. автомобилей в год, однако руководство рассматривает возможность нарастить мощность до 100 тыс. В этом случае численность персонала возрастет вдвое и достигнет 3 тыс. человек.





CHEVROLET TAHOE
5,3 л, 325 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация LTZ2V, 1 896 100 руб.

Читаем классиков

Им все нипочем: большие, солидные, крепкие! Эти вседорожники – просто олицетворение самодостаточности, надежности, вседозволенности. Они воспитанники разных бойцовских школ, по-своему культивирующие крепость тела и силу духа. Хотя так ли уж по-своему? У каждого под внушительным семиместным кузовом прочнейшая рама, на ней многолитровый бензиновый мотор, классические по схеме, но и обогащенные современнейшими технологиями подвески и трансмиссии. Думаю, тот же Арнольд Шварценеггер из патриотических соображений выбрал бы сначала легендарный «Шевроле-Тахо». Хотя вполне гармонично смотрелся бы и в «Тойоте-Ленд Крузер Прадо». Новинка, но культовая. А в каком вседорожнике почувствовал бы себя удобнее? Впрочем, мнение калифорнийского губернатора все-таки предсказу-



Один – олицетворение Америки, другой – эталон надежности, любимец покорителей бездорожья. Который из классиков «главнее», интереснее, правильнее, решал Сергей Воскресенский. Фото Константина Якубова.

емо. А вот остальным наверняка интересно взглянуть на соперничество разных школ.

«Тахо» – более традиционен. А у »Прадо» современные технологии буквально торчат отовсюду. Пневматическая задняя подвеска и насыщенная блокировками трансмиссия, целый комплекс из четырех видеокамер наружного наблюдения. Зато у «Шевроле» аж пятилитровая «восьмерка» под капотом, где даже она теряется, словно простой компактный моторчик. Да и вообще «Тахо» не так прост, как может показаться. Когда масса снаряженного автомобиля зашкаливает за 2,5 тонны, а расход топлива (даже при аккуратном обращении с акселератором) не ниже 15–18 л, когда в салоне впору устраивать ознакомительные экскурсии, а чтение инструкции занимает не один час, очень хочется выяснить – зачем все это нужно?



Тахометр и спидометр в «Тахо» читаются хорошо, вольтметр и указатель давления масла – привет из прошлого.

Против ожиданий, на передних сиденьях «Тахо» довольно тесно: сказываются широкий центральный тоннель и мощные подлокотники.

Единственный подрулевой переключатель катастрофически перегружен функциями. Да и два одинаковых колесика – тот еще ребус.

ОДИН АМЕРИКАНЕЦ...

Наверное, чтобы восхищаться им по-настоящему, надо безумно любить железо во всех его проявлениях, жесткие и гулкие пластики, которые, как ни странно, мирно уживаются с кожей сидений и вставками под дерево. А еще – любить Америку и большой крест «Шевроле»! Тогда находишь более-менее внятное объяснение этим массивным, но совершенно не берущим за душу традиционным формам, огромным 20-дюймовым (!) колесам и несметному количеству всевозможных хитростей, подстерегающих при тесном знакомстве с американским классиком. Можно дискутировать с самим собой в попытках понять замысловатые схемы мелких криптограмм и необходимость именно такой, испещренной многочис-

Chevrolet Tahoe

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Нынешний классический рамный вседорожник представлен осенью 2005-го, в 2007-м обновили семейство двигателей и подвески.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 5,3 л (325 л. с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
4-ступенчатый автомат; привод – задний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
LTZM, LTZ1F, LTZ2F, LTZ2V, LTZ3V.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 781 700–1 936 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Огромный багажник, большие проемы дверей, удобен для пассажиров, вместителен, хороший «проходимец», обладатель могучего мотора.

– Посредственные эргономика, ездовые возможности, плавность хода.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Тяжел, неповоротлив, далеко не во всем удобен, укачивает седоков. Но обладает настоящим мужским началом, иногда перевешивающим все остальное.





Придраться не к чему, разве что к банальности комбинации приборов да к скользкой деревянной вставке рулевого колеса.

Все на месте и почти все под рукой – достойный пример современного взгляда на организацию рабочего места водителя. В «Прадо» есть даже русифицированное меню навигационной системы.

За удобным рычагом пятиступенчатого автомата в «Тойоте» среди прочего тумблеры управления режимами трансмиссии. В целом работают безукоризненно.



Toyota Land Cruiser Prado

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новое поколение вседорожника впервые представили во Франкфурте в 2009-м. Нынешней зимой начались продажи в России.

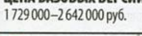
ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 4,0 л (282 л. с.);
дизельный, 3,0 л (173 л. с.).

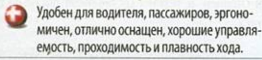
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатый автомат, полный привод.

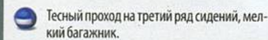
КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Комфорт», «Элеганс», «Престиж», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 729 000–2 642 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА




Удобен для водителя, пассажиров, эргономичен, отлично оснащен, хорошие управляемость, проходимость и плавность хода.


Тесный проход на третий ряд сидений, мелкий багажник.


ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

В автомобиле есть все, чтобы обеспечить ему долгий и стабильный успех; настораживает некий недостаток духовности, потерявшейся среди правильных инженерных решений.

ленными указателями комбинации приборов. Или изучать два абсолютно одинаковых колесика, расположенных рядом: одно ведает головным освещением, другое – режимами трансмиссии! Интересно забраться и под автомобиль – увидеть все тот же металл в виде косынок, усилителей, профилей, на которых никто никогда и не думал экономить. Все это мирно соседствует с алюминиевыми рычагами подвесок, рулевой рейкой и регулируемыми амортизаторами.

«Тахо» словно нарочно старается быть противоречивым. А как иначе объяснить двери, распахивающиеся широко, как ворота гаража, и автоматически выезжающую подножку, благодаря которым в автомобиль входишь с чувством собственного достоинства… и вдруг оказываешься на скользком



Один из аргументов в пользу «Тахо»: на среднем ряду сидений удобнее, к тому же есть электроподогрев.

Чисто американское решение: хочешь – снимай и уноси (каждое кресло под 20 кг). Но можно ездить и так – багажник все равно внушительный.

и абсолютно бесхарактерном кресле, да еще зажатый с одной стороны массивным центральным тоннелем, а с другой – не менее громоздким подлокотником. Тесно! По крайней мере, ожидаемого простора нет. Видимо, по замыслу создателей, он начинается со среднего ряда сидений. Там действительно все по-другому. Спереди же мрачноватые, темные обивки, тяжелые, массивные стойки кузова и крупная, словно пришедшая из другой жизни баранка с «клюкой» четырехступенчатого автомата. Справа раздутый до нереальных размеров бокс между сиденьями. Ретро- и гигантомания вместе! Но благодаря всему этому в грубоватом и совсем не современном интерьере «Тахо» чувствуешь себя настоящим мужиком, вместе с машиной способным на многое.

А еще он не любит суеты, резких движений и категоричных команд – ни рулем, ни газом, ни тормозом. Во всех этих номинациях «Тахо» –

С ЧУВСТВОМ ВЫПОЛНЕННОГО ДОЛГА

Началось все со спойлера, который инструкция по эксплуатации настоятельно рекомендует снять с переднего бампера «Шевроле-Тахо», приступая к серьезным экспериментам вне дорог. Штуковина, видимо участвующая в формировании хорошей аэродинамики, на проходимость оказывает обратное действие: мигом превращает «Тахо» в банальный «паркетник». Сняли (кстати, как это сделать без гаража и подъемника?), заметно улучшив геометрическую проходимость автомобиля. Он поехал так, что полуметровые сугробы отступили. Конечно, для этого понадобилось мобилизовать все возможности трансмиссии (полный привод плюс демультипликатор), отключить противобуксовочную систему. И «Шевроле» преобразился: теперь к месту и большие колеса, и моментный многолитровый двигатель. Знай дави на газ! Но не зарывайся, ведь именно легкости, маневренности «Тахо» и не хватает. Стоит немного увлечься, и махина начинает медленно вязнуть в глубоком снегу, а выбираться из него ну никак не хочет.

Поначалу кажется, «Ленд Крузер Прадо» будет резвиться вокруг «Тахо», как маленький игривый щенок. Стальная «лыжа» защиты двигателя, жестко блокируемые дифференциалы, демультипликатор, задняя пневматическая подвеска – целый арсенал средств проходимости, и никаких лишних спойлеров. Действительно, «Прадо» приятно удивил именно легкостью, маневренностью и прогнозируемостью, даже когда двигался на пределе возможностей. Впрочем, в глубоком снегу шансы вседорожников уравнивались. Просто один чуть быстрее реагировал на движения рулем. И если бы не пресловутый спойлер, в зимних состязаниях достигли бы паритета.





«Прадо» противопоставляет «Шевроле» более выразительные кресла и лучшую климатическую установку. Но подушкам не хватает солидности.

Нажал кнопку – сиденья есть, еще раз – вместо них ровный пол. Вот только багажное отделение мелкое.

сама невозмутимость. Конечно, автомобиль может, утробно взревев 325-сильным мотором и запросто проглотив несколько стаканов высокооктанового бензина, рвануть вперед так, что по спине поползут мурашки. И тогда, кажется, он неудержим. Но это несколько искусственная демонстрация силы, к которой машину надо подталкивать. Все-таки, когда давишь на газ, «Шевроле», хоть и вкусно порыкивает «восьмеркой», одновременно неторопливо взвешивает команду, словно решая, тратить ли силы на ее выполнение. А вот когда решит, начинается игра мускулами. Разбуженный «Тахо», конечно, тот еще зверь, но комфортная, соответствующая его повадкам скорость – 90–100 км/ч.

Попробуйте повоевать с 25 центнерами живого веса! Ощутите, как тяжело им… теперь уже не разгоняться, а останавливаться и быть послушными водителю. Нажал на тормоз – и в первый момент четко ощутил противостояние всей этой массы, а уж затем появилось замедление. Если просто, по-легковому повернуть руль в быстром повороте, бессмысленно рассчитывать на отзывчивость. Классик невозмутимо продолжит движение, разве что немного качнувшись. Баранку нужно повернуть серьезно и вдумчиво, почувствовать весомость содеянного – только тогда, важно накренившись, машина направится в нужном направлении. Главное – не мешать, тогда находишь взаимопонимание с подвесками, на прямой ровной дороге вполне комфортными. Они, конечно, периодически погромыхивают «неподрессоренными массами» где-то глубоко под полом, однако не нарушают гармонию. Разве что с непривычки немного укачивают. Но стоит появиться глубоким дорожным волнам, а стрелке спидометра забраться за 100 км/ч, как невозмутимость машины уступает место такой раскачке, что дух захватывает. Одним словом, классический «американец».

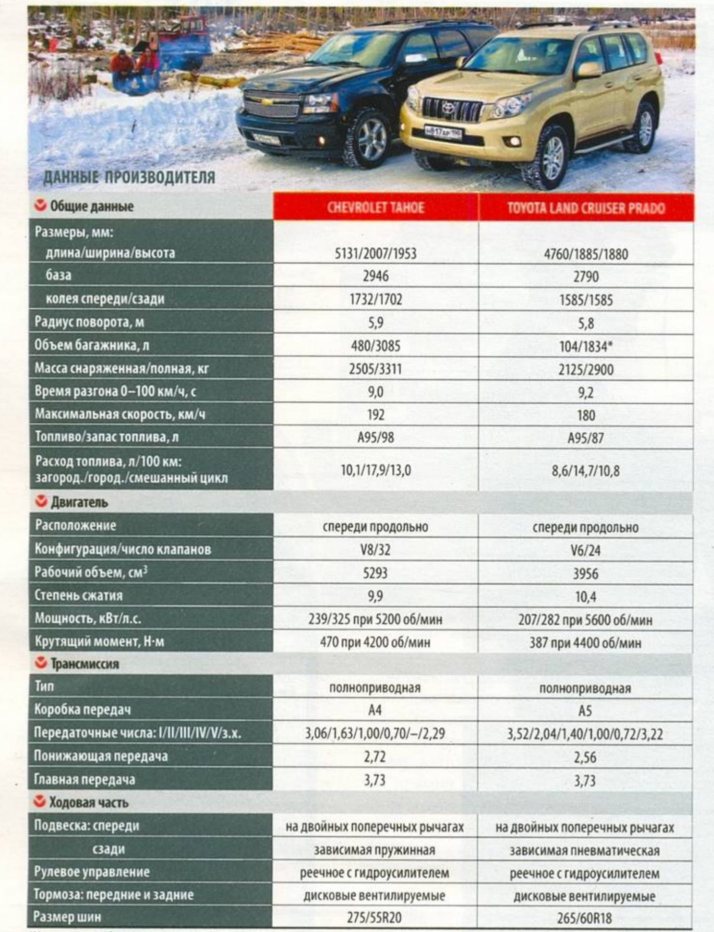
ОДНАЖДЫ В ЯПОНИИ…

Отлично скомпонованный, досконально продуманный «Прадо» – мечта многих и многих. И все же он немного синтетический, суррогатный. Глянув на не лишенный изящества, по-своему выразительный автомобиль, мгновенно догадываешься – «Тойота»! Причем, конечно же, «Ленд Крузер». С «Тахо» куда проще: безликий, зато сразу берет размерами и площадью темного пространства.

Избалованный гостеприимностью «американца», особенно размерами дверных проемов, я, собираясь усесться в «Ленд Крузер», невольно делаю паузу. Легкий вход и выход – это не про него. Обычные, без гигантомании проемы дверей, высокая подножка, минуя которую обязательно испачкаешь брюки, а если уж взобрался – садясь, проваливаешься куда-то вниз. Не то чтобы совсем неудобно, пожалуй, даже привычнее, чем в «Тахо», но лучшее, как известно, познается в сравнении.

Дальнейшее знакомство совсем не в пользу «американца». Он, конечно, составит конкуренцию «Прадо» по удобству для пассажиров и трансформации сидений, но с водительской точки зрения шансы на лидерство у него невысоки. Конечно, можно до последнего рассуждать о мужественности ощущений, однако, оказавшись внутри «Прадо», невольно «зависаешь». Причем не от роскоши, хотя и ее хватает, а скорее от обилия технической, инженерной информации. Немедленно хочется все потрогать, во всем разобраться!

Но не бросайтесь сразу изучать настройки, например, видеокамер, блокировать задний и межосевой дифференциалы. Все это – позже. Сейчас важнее свыкнуться с объятиями



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	CHEVROLET TAHOE	TOYOTA LAND CRUISER PRADO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5131/2007/1953	4760/1885/1880
база	2946	2790
колея спереди/сзади	1732/1702	1585/1585
Радиус поворота, м	5,9	5,8
Объем багажника, л	480/3085	104/1834*
Масса снаряженная/полная, кг	2505/3311	2125/2900
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,0	9,2
Максимальная скорость, км/ч	192	180
Топливо/запас топлива, л	A95/98	A95/87
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	10,1/17,9/13,0	8,6/14,7/10,8
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V8/32	V6/24
Рабочий объем, см³	5293	3956
Степень сжатия	9,9	10,4
Мощность, кВт/л.с.	239/325 при 5200 об/мин	207/282 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	470 при 4200 об/мин	387 при 4400 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A4	A5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,06/1,63/1,00/0,70/–/2,29	3,52/2,04/1,40/1,00/0,72/3,22
Понижающая передача	2,72	2,56
Главная передача	3,73	3,73
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	на двойных поперечных рычагах
сзади	зависимая пружинная	зависимая пневматическая
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	275/55R20	265/60R18

*Минимальный объем/максимальный объем со сложенными вторым и третьим рядами сидений.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	CHEVROLET TAHOE	TOYOTA LAND CRUISER PRADO
Снаряженная масса, кг	2694	2284
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1384 (51)/1310 (49)	1172 (51)/1112 (49)
Дорожный просвет, мм	220	220

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET TAHOE	7	7	7	8	9	9	8	7	7	7	7	8	8	8	7	7,6
TOYOTA LAND CRUISER PRADO	8	9	8	8	8	8	8	8	9	8	8	9	8	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в рейтинге в сравнении с конкретными соперниками в данном тесте. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

правильного сиденья, просторного, с удобной, хотя и лишенной должной выразительности спинкой, оценить интерьер, простор, куда более правильную, нежели у «Шевроле», и насыщенную баранку, пощупать взглядом яркую и современную комбинацию приборов, экраны дисплеев. Здорово! Правда, упрятанный подальше от глаз очень важный и нужный блок кнопок, отвечающих за настройку задней пневмоподвески, жесткость амортизаторов, отключение системы стабилизации, почему-то расположен как раз перед правым коленом водителя. Что же, если понадобится – найдешь, а для менее сведущих есть режим «Авто».

Нехватку на фоне «Шевроле» нескольких десятков «лошадей» (их «всего» 282) «Прадо» легко компенсирует быстродействием современного автомата, наладившего отменное взаимопонимание с мотором. «Японец» легок, подвижен, целеустремлен. Его не надо подталкивать акселератором, скорее наоборот – следует внимательнее контролировать показания спидометра, ведь в салоне тихо и скорость совсем не чувствуется. Безусловно, бывают моменты, когда от этого вседорожника почему-то ждешь большей экспрессии, активности, темперамента. А «Прадо», наоборот, под неожиданно визгливый на высоких оборотах рев мотора неохотно завершает начатое. Что же, посчитаем это его индивидуальной особенностью, скорее всего напрямую связанной с нормами токсичности.

У «Тойоты» жестче подвески, что заметно в первую очередь на серьезных неровностях: попав на них, сразу чувствуешь, как по телу автомобиля пробегает дрожь. Но с вибрациями и потряхиваниями охотно миришься, потому что даже в самом комфортном варианте настроек амортизаторов автомобиль остается цельным и совершенно не утомляет раскачкой кузова.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	CHEVROLET TAHOE	TOYOTA LAND CRUISER PRADO		
		Low	Normal	High
Просвет, мм				
a	220	220		
b	290	235	250	265
c	235	230**		
Угол, градусы				
α	11 (24)*	–		34
β	25	–		29
γ	22	–		21

*Без аэродинамической «юбки» переднего бампера.

**Под балкой заднего моста.

Автомобили на тест предоставлены российскими отделениями «Шевроле» и «Тойота».

Да, иногда амплитуды вертикальных перемещений нагружают позвоночник ощутимыми толчками, однако в большинстве ситуаций, особенно на высокой скорости, «Тойота» словно парит над дорогой, тогда как «Тахо» беспорядочно раскачивается.

Естественно, и управляется «Прадо» совсем по-другому. Причем настолько, что временами забываешь про солидность, большую массу, высокий центр тяжести и просто наслаждаешься послушностью автомобиля. Тем, насколько легко и охотно он входит в поворот, как держится за дорогу на прямой, насколько понятен, даже игрив в самых, казалось бы, обычных ситуациях. Это уже совсем другой уровень настроек, увы, не свойственный «американцу».

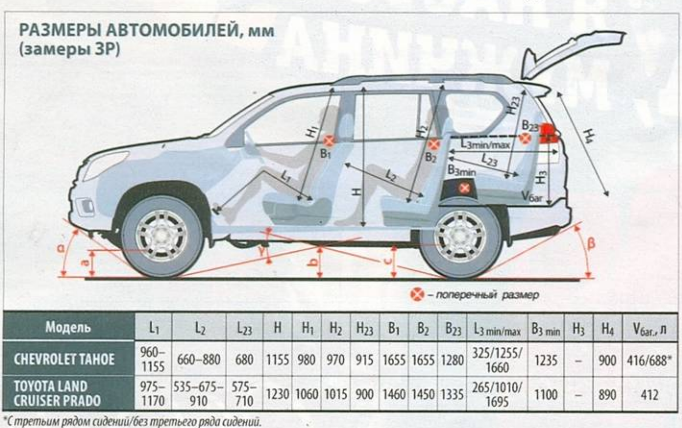
ПРИРУЧИТЬ ЗВЕРЯ

Ах, как же сильны жизненные стереотипы! Стоит оказаться в «Шевроле-Тахо», кажется, готов мириться с чем угодно. И все это ради обладания автомобилем-легендой, совсем недавно олицетворявшим мощь и благополучие. Но в «Ленд Крузере Прадо» приоритеты меняются. Меняется и точка отсчета: знакомство с «японцем» заметно снижает духовную составляющую общения с автомобилем, поднимая на новый уровень иные ценности. Здесь важнее высококачественные инженерные решения, до мелочей продуманная конструкция.

То, что они совсем разные, было понятно и до начала теста, причем мало кто сомневался в том, что львиная доля симпатий достанется «Тойоте». Действительно, фирма сделала еще один классный вседорожник: мощный, насыщенный, эффективный, правда, очень дорогой.

«Шевроле-Тахо» научил смотреть на мир не только рационально, скорее через призму эмоций, причем они далеко не всегда положительные, но очень яркие. И это тоже заслуживает уважения. **ЗР**

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)

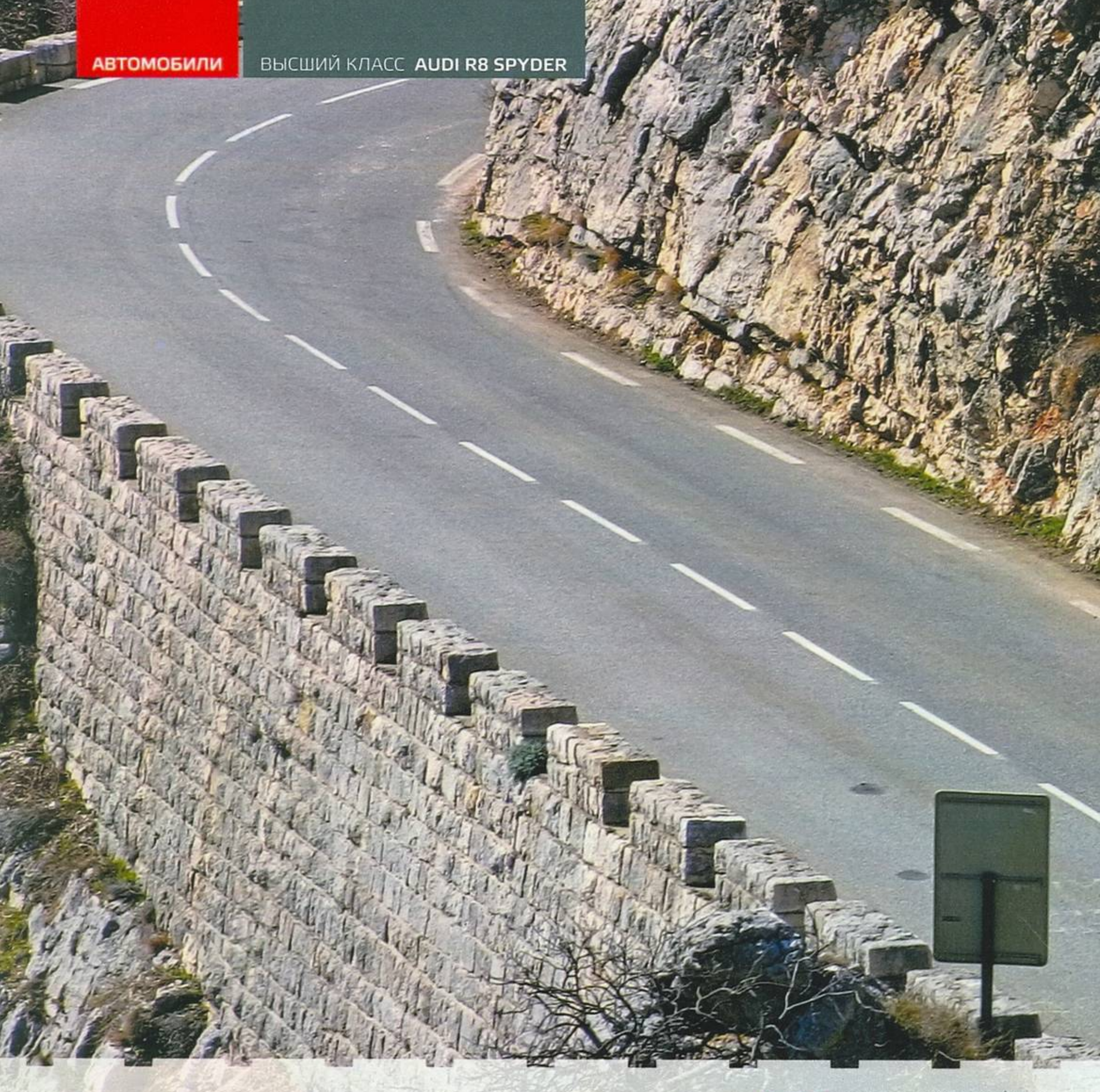


Модель	L_1	L_2	L_{23}	H	H_1	H_2	H_{23}	B_1	B_2	B_{23}	$L_{3\,min/max}$	$B_{3\,min}$	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
CHEVROLET TAHOE	960–1155	660–880	680	1155	980	970	915	1655	1655	1280	325/1255/1660	1235	–	900	416/688*
TOYOTA LAND CRUISER PRADO	975–1170	535–675–910	575–710	1230	1060	1015	900	1460	1450	1335	265/1010/1695	1100	–	890	412

*С третьим рядом сидений/без третьего ряда сидений.



Сергей Воскресенский: «Когда начинали тест, небезосновательно опасались заведомого проигрыша неоднократно модернизированного «Шевроле-Тахо» «Тойоте-Ленд Крузер Прадо», сверкающей новизной и современными технологиями. И все же нам, кажется, удалось не только подчеркнуть недостатки одного авто и достоинства другого, но и разобраться в секретах их популярности».



Концерт для кабриолета с оркестром

Антон Чуйкин

В самолете Фредерик попытался уснуть. Но, несмотря на ранний подъем и монотонный шум в салоне (гул турбин и журчание соседской беседы лишь единожды прервало соло стюардессы: «Месье не желает кофе?»), задремать не давало воспоминание о вчерашнем разговоре с агентом. «Фредерик, ну сколько можно! Мне опять звонили люди из кинокомпании «Гомон» – им срочно нужен этот саунд-трек. Они грозят разорвать контракт… Постарайся, ты же можешь!»



Да, он нарушил все сроки. Но что делать, если работа застопорилась на отдельных отрывках, мотив не складывался в единое целое – ему чего-то не хватало. Может быть, усидчивости автора? Вот и теперь, вместо того чтобы сидеть в студии, Фредерик сбегает от работы и волнений, успокаивая себя тем, что едет на Лазурный берег за вдохновением…

Самолет пробил облака, развернулся над морем и скользнул к еле выступающей из воды взлетно-посадочной полосе.

– Привет, дружище! Молодец, что выбрался. Пойдем, я тебе что-то покажу. – Жан-Пьер, однокашник Фредерика, ждал его на выходе из аэропорта Ниццы. – Ты такой вечно занятой, я боялся, что и в этот раз откажешься провести с нами уикенд. Давай чемодан, Луиза и дети уже заждались дядю Фредерика. А вот и моя обновка, смотри!

У Фредерика перехватило дыхание. Уткнувшись носом в невысокую ограду, на парковке стоял приземистый, мощный спортивный кабриолет, отливающий глубоким блеском жемчужно-белого металлика.

– Это «эр-восьмой». Пятьсот двадцать пять сил, тринадцать секунд – и ты набрал двести километров в час! Максималка за триста! Нравится?

– Ты ограбил банк? Это «Феррари»?

– Ну почему сразу «Феррари»! Мне, конечно, приятно, что ты так думаешь, но эта машина на самом деле подешевле. Я выложил всего 160 тысяч евро, пустяки. И потом, посмотри спереди: «Ауди» ни с чем не спутаешь. Давай садись!

– Но, Жан-Пьер, где же мы повезем мои вещи? Это не багажник, а бумажник, как в том анекдоте.

– Хм, об этом я как-то не подумал. Уж очень хотел похвастаться. Ну ладно, разместимся как-нибудь.

Спустя пару минут бестолковой суеты Фредерик сидел в бугристом кресле, прижимая к себе чемодан, и нащупывал кнопки в попытках разжать пневматические объятия спинки и сиденья.

За обедом Жан-Пьер протянул ему ключи:

– Дружище, в качестве компенсации я отдаю тебе «эр-восемь» до завтрашнего вечера. Извини за неудобства в дороге и, ха-ха, оцени мое великодушие: этой машине всего три дня. Прокатись в Антибы, полюбуйся видом побережья из Гурдона, спусти пару сотен в Монте-Карло… Но на мой прием прошу не опаздывать, будут важные люди, возможно, твои будущие клиенты.

И вот он вновь наедине с собой. И со своими мыслями. И со своим невыполненным заказом. А, к черту! Чтобы ветер выгнал неприятные думы, Фредерик опускает верх, заводит мотор и отпускает тормоз. Ну и где же ветер? Автомат включил первую, но машина не катится. Еще раз… то же самое. Фредерик вспоминает, как трогался его друг, и жмет на газ. От внезапного старта его голова откидывается назад, машина перепрыгивает «лежачего полицейского» и вылетает перед носом автобуса на перекресток. Но Фредерику не до возмущенных воплей пассажиров: он заворожен. Нет, не ускорением, а мощными аккордами, которые вырвались у него из-за спины, где спрятан мощный, тщательно настроенный десятицилиндровый инструмент. И чтобы сыграть на нем, Фредерик отправляется в горы.

Вот свободный участок. Повинуясь воле водителя, «эр-восьмой» с клекотом срывается с места. Кокпит наполняет плотный звучащий воздух:

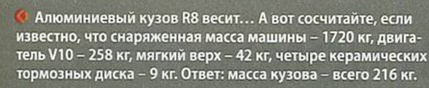


Чтобы открытый автомобиль надел черную кепку крыши (варианты колера: коричневый, красный), достаточно 19 с. При этом можно ехать со скоростью до 50 км/ч.

Карбоновые корпуса зеркал – спортивный рефрен в оформлении машины.

Под скромной крышкой нескромная мощь: V10, 5,2 л, 525 л.с. при 8000 об/мин, 530 Н·м при 6500 об/мин. На каждую силу приходится лишь 3,28 кг снаряженной массы.

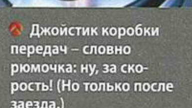
«Ауди-R8 Спайдер» в Германии продается с марта и стоит от 156 400 евро. В России автомобиль ждут к лету.



Алюминиевый кузов R8 весит… А вот сосчитайте, если известно, что снаряженная масса машины – 1720 кг, двигатель V10 – 258 кг, мягкий верх – 42 кг, четыре керамических тормозных диска – 9 кг. Ответ: масса кузова – всего 216 кг.

Багажник «эр-восьмого» объемом подобен среднему аквариуму: 100 л.





Джойстик коробки передач – словно рюмочка: ну, за скорость! (Но только после заезда.)

Скульптурная композиция панели приборов окаймлена карбоном, а спидометр и тахометр украшены красным кантом.

от рокота басов до фанфар, а потом, на входе в поворот, короткие барабанные дроби перегазовок. Еще быстрее! Звук становится почти нестерпимым, потом ступенька следующей передачи, и оркестр мотора вновь забирается вверх.

А вот и зрители: пара на скутере показывает поднятые большие пальцы, парень в фургоне аплодирует. Быстро, как только возможно!

Воздух с боков машины, врываясь в жерла заборников перед задними колесами, насыщает двигатель, словно орган. Фредерик играет на нем, получая физическое удовольствие, извлекая звуки движениями педалей, рычага коробки, руля. Можно поднять руку и, удерживая ее в плотном воздухе, проносящемся над головой, добавить обертоны в мелодию.

Или, полнее раскрывая характер и душу инструмента, поиграть крышей и маленьким стеклом позади кресел: если его опустить, то и под дождем, с поднятым верхом, звук мотора в кокпите достаточно силен.

Все, отзвучала кода. Фредерик стоит на пустой парковке около прилепившегося к верхушке горы замка, примерно в полутора километрах от побережья, если мерить строго по вертикали. Рядом потрескивает глушителями «эр-восьмой», его керамические тормоза обдают ноги жаром. В ушах Фредерика звучит композиция поездки, кожа чувствует напор воздуха. Он все еще внимает этой музыке.

Через четверть часа он вновь сядет за руль. И поедет дальше на север, домой. У Фредерика срочное дело: нужно записать нотами то, что он сейчас сыграл. Он выполнит заказ, саунд-трек будет в киностудии к понедельнику.

А Жан-Пьер… Что ж, ему придется подождать – Фредерик вернет «эр-восьмой» через некоторое время. Как только купит себе такой же.

В конце концов, это всего лишь компенсация за поездку в обнимку с чемоданом. ЗР

Эти дни мы будем вспоминать...

Слова старой песни о боях, о дружбе фронтовой и в наши дни не забыты. Каждый раз, когда журнал обращается к теме Великой Отечественной, нам открывается ранее неизвестное о тех, кто ковал победу за рулем. Давние читатели журнала помнят рассказы о встречах с героями Ладоги, о технике, на которой воевали, об экспедиции по адресам водителей – Героев Советского Союза. Но оказывается, и тем, кто читает «За рулем» сегодня, есть чем поделиться. Призыв журнала («Победа-65», ЗР, 2010, № 3, с. 26) прислать фото и рассказы о военных водителях нашел горячий отклик.

Начинаем публикацию откликов с подборки снимков, полученных от Виталия Штыренко. Он хранит богатую фототеку отца – корреспондента газеты «Подольский рабочий» Павла Николаевича Штыренко, который в годы войны не расставался с фотокамерой – был внештатным корреспондентом фотохроники ТАСС. Воевал с оружием в руках в числе подольских курсантов, отличившихся в сражении под Москвой, был трижды ранен, награжден орденом Красной Звезды и другими боевыми наградами. Его портрет – на соседней странице вверху. Читателям небезынтересно и то, на каких машинах воевали их деды и прадеды.



Артиллеристы лихо форсируют речку на «Шевроле-G7107», одной из наиболее массовых машин ленд-лиза.

Гаубицы на буксире у самых мощных тракторов тех лет – марки «Сталинец С-65».

Самоходные орудия мчатся на запад.



Трофейный DKW NZ 350.

Офицеры – у пикапа ГАЗ-415 на шасси ГАЗ-М1.

Чему-чему, а плаванию «эмку» – ГАЗ-М1 не учили…

Полуторка ГАЗ-АА (на заднем плане) чудом сохранила довоенную «выправку».



Александр Андреевич Уткин

Мой дед, уроженец села Скворечное Каменского района Пензенской области, с первых дней войны до взятия Берлина – на фронте с машиной. Фото с ней не сохранилось, но осталась справка из архива Министерства обороны. Там сказано: «Ефрейтор, шофер 62-го отдельного батальона связи А.А. Уткин, 1918 г. рождения, в Красной Армии с 28.09.1941 г. До прибытия в 62 ОБС служил в 58-й стр. бригаде шофером автороты. Подвозил боеприпасы на передовую к пульбатам. В один из рейсов 15 марта 1943 года попал под пулеметный огонь врага. Был ранен. Превозмогая боль, не останавливая машину, проскочил простреливаемый участок, доставил в пульбат патроны и вернулся в автороту. Только после этого обратился в госпиталь. Награжден медалью «За отвагу».

Павел Колесников, внук

Иван Федорович Фокин (1921–1991)

Наша семья гордится своим отцом и дедом. Он всю войну, до самого Берлина, прошел за рулем полуторки. Подвозил боеприпасы на передовую. Под бомбежками и артобстрелами потерял четыре машины. Сам был ранен – осколок оставался в теле до конца жизни. На него трижды приходила похоронка, а он в один из дней появился дома! Мать лишилась чувств... Награжден орденами и медалями. После войны строил в Балашихе, под Москвой, завод «Рубин», где потом работал мастером цеха. На фото он наверху – в военной фуражке, с очками.

Сергей Фокин, сын



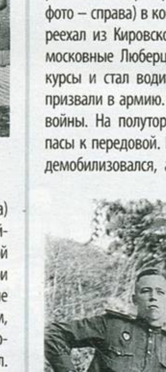
Бойцы позируют на фоне трехтонки ЗИС-5.

Константин Спиридонович Волошин (1912–1994)

Мои родители работали на Харьковском тракторном. Война надолго разлучила их. Отец – водитель (на фото – слева). Где только он не воевал... Был в «Харьковском котле», откуда в числе немногих вырвался. Потом – Сталинград, Ленинградский фронт, Ржев, Смоленск, освобождение Литвы, бои в Восточной Пруссии и, наконец, Дальний Восток. В Сердобске, где наша семья жила после войны, отец работал водителем на машиностроительном заводе. Мы часто просили рассказать, как он воевал. Хорошо запомнила, как вывозил с передовой раненых. Одни, истекая кровью, умоляли ехать осторожно и тихо, другие же стучали по кабине (быстрее, мол!), боясь снова попасть под фашистские бомбы и снаряды. Просьбы разные – но он старался изо всех сил. О его фронтовых дорогах рассказано в книге «Чтобы помнили». Была у него на фронте и боевая подруга – гармошка! В минуты затишья она поднимала настроение товарищам.

Раиса Волошина-Родионова, дочь





Анастас Панаётович Анастасов

Вся жизнь моего деда (второй справа) связана с автомобилем. И годы войны, конечно, тоже. Ордена Красной Звезды и Отечественной войны, три медали «За отвагу» и многие другие говорят об этом. Начинал он в 1941-м, при первой же бомбежке погиб старший брат, с которым вместе служил. Вскоре попал в окружение на Днестре. Машину пришлось бросить – все колеса были пробиты. С трудом выбрался. Потом сел в «Студебекер» с пушкой в придачу. С ними прошел до конца войны. После демобилизации 25 лет проработал за рулем КрАЗа в Новороссийске, где живет и поныне.

Татьяна Згонникова, внучка

Григорий Матвеевич Рыжаков (1915–1987)
Илья Изотович Бузырин (1912–1994)

Оба моих деда – шоферы, оба ветераны войны. Григорий Матвеевич (на фото – справа) в конце тридцатых переехал из Кировской области в подмосковные Люберцы. Здесь окончил курсы и стал водителем, отсюда же призвали в армию. Участник финской войны. На полуторке возил боеприпасы к передовой. В конце 1939 года демобилизовался, а на второй день Великой Отечественной войны уже снова был в армии. Сначала в батарее аэродромного обслуживания, потом в учебном автополку, где возил командира полка. В боевой операции чуть не погиб, дважды горел в машине. Вспоминал, что оставил роспись на стене Рейхстага. Помним его как очень скромного и совестливого человека. Второй дед, Илья Бузырин, воевал на Втором Украинском фронте, награжден орденом Отечественной войны и медалью «За боевые заслуги».

Илья Федорин, внук



К «Опелю-Капитан» приложили руки фронтовые умельцы.

Анна Николаевна Факеева (до замужества – Январева)

В строй защитников Родины встала в 19 лет. Ускоренные курсы вождения автомобиля и более тысячи дней и ночей с неразлучным ЗИС-12 в прожекторном полку. Самое страшное, вспоминает она, было на подступах к фашистской столице, когда враг совсем озверел. Маршал Жуков придумал хитроумный маневр – ослепить немцев мощными прожекторами, парализовать их волю. К Берлину подъехали ночью. Рыли траншеи. В пять утра взлетели тысячи ракет и вспыхнули 140 наших прожекторов. Более 100 миллиардов свечей ослепляли противника и освещали объекты атаки для наших танков и пехоты. Было очень тяжело и опасно, штангу прожектора крутили вдвоем. Оборона противника была прорвана.

А.Н. Факеева (на фото третья слева) награждена орденами и медалями, среди которых и орден Трудового Красного Знамени – награда мирного времени.

Рассказ А.Н. Факеевой записали В.С. Бадинов и А.И. Осипова, председатели горсовета ветеранов и первичной организации горпищекомбината Сердобска Пензенской области, где после войны живет Анна Николаевна.



Семен Васильевич Тюмин

Посылаю фотографию своего деда (он слева), воевавшего в разведке СМЕРШ. В 1946 году в Германии пропал без вести. Был награжден орденом Красной Звезды.

Петр Крылов, внук, Орел

Михаил Иванович Арженицин (1924)

Мой дед ушел на фронт в 17 лет. Попал в боевой расчет «катюши», а с 18 лет стал ее водителем. И всю войну, до последнего дня, прошел вместе с ней. Воевал под Москвой, под Воронежем, а перед Днем Победы его перебросили на Дальний Восток. Награжден медалями. После войны – в милиции, капитан, начальник паспортного стола Владимирской области. Хотелось бы поздравить всех участников Великой Отечественной войны и граждан нашей большой страны с 65-летием Победы!

Михаил Аржаницын (фамилия претерпела изменения), внук, майор внутренней службы





Павел Иванович Жилин (1926–1995)

На фото дедушка моей жены в 1945 году. Он служил в спецвойсках, был водителем у какого-то командира. После войны жил в Елабуге, работал в разных местах, но всегда с автомобилем. У него было пятеро детей.

Артём Ермолин



«Студебекер-US6» – любимец фронтовых водителей.

Михаил Григорьевич Демихов (1918–1993)

Посылаю очень дорогую для нашей семьи фотографию. Мой отец Демихов Михаил Григорьевич, 1918 года рождения, прошел всю войну шофером начиная с ноября 1941 года (на обороте фото, где отец в шинели, надпись: «Варшава, местечко Урус, 5 апреля 1945 г.»). Он не любил вспоминать о войне, но, думаю, солдатом был хорошим, с сибирским характером – с природной смекалкой, чувством ответственности. А главное – он защищал Родину, принадлежал к тому прекрасному поколению, которое, пройдя тяжелейшие испытания, не сломалось. А для нас, их детей, День Победы – это святое.

Владимир Демихов, сын


«Мерседес-Бенц 230».

Николай Тихонович Ермушин (1927–1998)

На фото слева мой дед, военный шофер, рядом с трофейным «Мерседесом» командира части. Знаю, что в конце войны он освобождал Литву, где остался служить. Награжден орденом Отечественной войны и медалями. Демобилизовавшись, жил в поселке Суда Череповецкого района, работал кузнецом на фабрике «Красный пресс». Горжусь, что в нашей семье был человек, который защищал Родину. Вечная ему память.

Максим Лукяничев, внук, Череповец


«Опель-Кадет».

Александр Григорьевич Кухтарёв (1914–1971)

Посылаю фотографию своего деда. Он справа, с орденом Славы. Жил в Казахстане, в Уральской области – туда и вернулся после войны. Права получил уже на фронте и всю войну прошел за рулем разных машин. До конца дней работал водителем. Умер от старых ран – несколько осколков так в нем и остались.

Было у него много наград и среди них два ордена Славы.

Олег Акмайкин, внук, постоянный читатель «За рулем»

Михаил Матвеевич Максименко (1916–2004)

Спасибо, что не забываете фронтовых шоферов! Посылаю фото моего отца, где он рядом со своим «Виллисом». На войну папа ушел 23 июня 1941-го. Проработал до этого шофером три года. Им выдали полуторки, погрузили на платформы и отправили под Ржев.


«Виллис-МВ».

Рассказывал, как он в первый раз попал под огонь немецкого истребителя. Весь кузов в щепки, двигатель поврежден, сам чудом остался жив. И своими силами отремонтировал машину. В те времена водитель мог это сделать. За время войны сменил несколько автомашин: ЗИС-5, «Студебекер», «Виллис». Воевал в составе 89-й отдельной автосанитарной роты 22-й армии Прибалтийского фронта. Фронтовые награды: орден Красной Звезды, медаль «За боевые заслуги» и еще много послевоенных. После войны вернулся в Свердловск и до выхода на пенсию в 1976 году работал шофером в управлении пожарной охраны области. Награжден тремя медалями «За безупречную службу».

Мне очень дорога память об отце, поэтому материального вознаграждения за этот материал не надо. Направьте его на нужды фронтовиков. С самыми добрыми пожеланиями моему любимому журналу.

Сергей Максименко, сын


Этот «Виллис-МВ» даже поучаствовал в застолье.

Николай Романович Тимченко

Посылаю фронтовой снимок «За победу!». Его сделал мой двоюродный дед Николай Романович Тимченко в апреле 1945-го. Он воевал лейтенантом на Третьем Украинском фронте, но, к великому сожалению, до сегодняшнего дня не дожил, и уже некого расспросить о подробностях.

Андрей Синегрибов

Александр Александрович Толбанов

Прочитал статью «Победа-65» и решил поддержать вашу замечательную инициативу. Мне не довелось лично увидеть и услышать прадеда. По рассказам бабушки, его дочери, всю жизнь он посвятил автомобилям, работая испытателем в Научном автотракторном институте (НАТИ). Свой боевой путь начал в Красной Армии еще в 1920 году. С начала Великой Отечественной работает шофером, обеспечивая бесперебойную доставку стройматериалов для сооружения огневых точек под Москвой. В январе 1943 года, в возрасте 42 лет, становится водителем легендарной «катюши». С боями прошел пол-Европы до самой Праги. О славном фронтовом пути свидетельствуют медали «За отвагу», «За взятие Вены» и «За взятие Будапешта». После войны прадед работал водителем, а затем механиком в транспортной части ЦК КПСС. Выйдя на пенсию, активно помогал растить троих внуков. Отправляю четыре посылки с архивными файлами.

С.А. Волков, правнук


Санитарный ГАЗ-55.

Николай Макарович Киреев

Высылаю фото двоюродного брата моей бабушки. На обороте написано: «Прага. Храните мою карточку до встречи. На память бабушке и сестрице Марусе».

Петр Чуйкин, Бежецк Тверской области

За решеткой: быт или не быт? Зачем нам компьютеры на колесах? Снижается ли аварийность? Эти и другие темы в ЗР принесли ваши письма.

Москвич? Плати больше!

Все законы пишутся для москвичей! А раз так, то и платить за все они должны больше других, считает Вячеслав Н. из Таганрога

В своем Таганроге я никогда не видел, чтобы кто-то ездил по тротуарам. Оттого все не мог понять, с какой стати повысили штрафы за выезд на пешеходную зону улиц. А побывав в Москве, убедился: правильно, что повысили!

Понял еще и вот что. Знаете, для кого вы главным образом пишете свой «За рулем»? Для жителей Москвы, ну, может, еще для пары-тройки городов страны. Но не для России. Ни в коем разе не хочу противопоставлять одних другим. То, что в столице творится, не вина, а скорее беда москвичей. Слышал, коренные горожане недобро говорят: «Понаехали тут разные…» А я посочувствую: да уж, понаехали к вам… Конечно, тут и работу проще найти, и зарплаты побольше, чем на периферии. Для большинства купить жигулевскую «классику» – что мне буханку хлеба. Но большинство предпочитает брать иномарки, поскольку доход позволяет не заморачиваться с ремонтом. В других местах жизнь иная: течет себе, меняясь лишь незначительно. Ведь из года в год в ваших статьях фигурирует цифра: 50–60% автопарка страны «старше 10 лет». Не уверен, что вскоре станет иначе. Лично у меня вызывают улыбку сообщения в журнале вроде «Запущены в производство модели бюджетных авто за 250 тыс. руб.». Это же 25 среднероссийских зарплат (но всего шесть московских)!

Еще об одной московской «проблемище» пишете – о пробках. Конечно, «понаехали». В столице крутится вся Московская область и куча транзитных черт-те откуда, вроде меня! Вы утверждаете: мол, надо понастроить много километров дорог – и станет свободно. Нет, пробки рассосутся, только когда все вернутся работать и жить в края, где жить нравится. Нравится же обычно там, где родились. А для того не только дороги нужно понастроить, но и сделать так, чтобы ради заработка не приходилось переться со всех концов страны в Москву.

Ваш журнал считают защитником интересов всех автомобилистов. Почему же так вяло, без результатов боретесь с властями, с ГИБДД против повышения денежных наказаний? (Все ведь знают: порой становишься нарушителем, сам того не желая.) То, сколько заплатит – и не заплачет – москвич, для нас неподъемно. Сейчас обсуждают новую меру: если в Москве оставил машину на месте, отведенном для инвалидов, – раскошелься на 3000 рублей. Для жителя Таганрога, поверьте, очень чувствителен и нынешний штраф в триста. Если у нас введут тот же порядок, что в Москве, это будет убийственно!

Вот и предлагаю ввести на такого рода вещи региональные коэффициенты: для столичных городов – одни, для центральных в регионах – другие, для тех, что помельче, – третьи…

Экскурсия за решетку

На фото – прямо гостиница! На самом деле все не так. Комната – 5 на 2 метра, нары, остальное – неотгороженный туалет и торчащий из стены шланг. Вонища, все прокурено, черные стены и никакой вентиляции. Днем – духота, ночью – дубак. В соседних камерах – постоянно кашляющие этапники. Короче, лучше туда не попадать. **411622121**

Суперстатья! Прямо один в один мои ощущения… Правда, я по жизни такой же «студент-очкарик». **Хочубугатти**

Автор, видимо, в армии не служил. Там такие же ощущения: унитазы тоже не в каждой части есть. А если в отряде служишь, то вообще тоска зеленая, но не 15 суток, а год или два. Неподготовленный нынче народ пошел, нежный. **Ольгерд**

Мой друг в такой сидел. Так за определенную плату менты даже водку приносили. **Вольвист**

Прямо в точку! Для нежных граждан – хорошая страшилка, но для определенной, довольно большой части населения нет разницы, где проснуться… Автора просим повторить экскурсию – тему раскрыл не полностью. **All**

Кроватки в камере те еще. Согласен, что тема отсидки не раскрыта полностью: надо бы автора на все 15 суток «закрыть». **SWlad**

Чтобы полно раскрыл тему, надо бы автора посадить на все 15 суток.



Реформы? А где это?

Не так давно послушал отчет ГИБДД об аварийности. Откуда такие данные – понятно, но почему они представляются как результат каких-то реформ? Ведь совершенно ясно, что парк автомобилей обновляется за счет более безопасных машин (подушки безопасности, жесткость кузова и пр.) – смертность на дорогах снижает именно это, а уж никак не новая система штрафов и камеры на дорогах!

А вот у нас в Ноябрьске смертность за 2009 год вдвое выше, чем в 2008-м! Эта информация общедоступна, никаких секретов нет. Почему так? Да потому, что дороги ухудшились, а ездят по ним, извините, «пальцастые» пижоны – на грохочущих и тонированных по уши тачках. Хочется следующей своей машиной видеть Т-80.

Г. Иванов, Ноябрьск

Кому ремня?

Заметка К. Нежина «Воспитание ремнем» (ЗР, 2009, № 11) о патрульном «Форде» с пропущенным позади водительского сиденья ремнем безопасности вызвала много откликов.

Такое ощущение, что г-н Нежин впервые выехал на дорогу! Да милиционеры вообще никогда не пристегиваются ремнями! У нас инспектор города по пропаганде безопасности движения постоянно раскатывает на личной машине непристегнутый и с мобильником возле уха, а после этого с экрана призывает не нарушать ПДД.

Сергей, Югорск, ХМАО

Зачем публиковать подобные сообщения? Такие письма могут присылать только «чайники» с купленными правами. Любой сотрудник ДПС вправе не пристегиваться – пусть г-н Нежин посмотрит пункт 2.1.2 ПДД. И у нас пока эти правила никто не отменял. Обидно, что вы поддерживаете безграмотных водителей.

Алексей Буров, Иваново

От редакции. *Два недовольных письма, а какие разные позиции авторов! Напомним и свое мнение: демонстративное, не вызванное никакой служебной необходимостью пренебрежение нормами поведения за рулем – это позор наших чиновников и госслужащих.*

Не хочу компьютер на колесах!

Решил обратиться через вас к разработчикам автомобилей. Повод – статьи «Пять на пять», «Превосходя ожидания», «А караван идет» (ЗР, 2010, № 1). Авторы, не сговариваясь, отметили одну и ту же тенденцию – неоправданное усложнение конструкций! Цитирую: «…излишне мудреное управление простыми функциями» – это раз, «…а свечки-то – под впускным коллектором» – это два… Ну и так далее.

К чему я клоню? К тому, что не надо настолько усложнять автомобили! Оставьте нынешний комфорт, но верните простоту и надежность 80-х и 90-х годов прошлого века! Я знаю, что мне ответят – про глобализацию стандартов, безопасность, конкуренцию… Но зачем нам компьютеры на колесах? Согласен, надо облегчать жизнь водителям, но не такой же ценой! Замечу, что у слова «цена» тут два значения.

А вообще, предлагаю поставить памятник мерседесовской модели W123 или 124 – из гранита или бронзы. За надежность и гениальность.

Сергей Федорченко,
с. Арзгир Арзгирского р-на
Ставропольского края

Противотанковые ежики

Называть эти сооружения настоящими «ежами» как-то смешно: ростом не вышли, да и вообще. Надо полагать, «ежики» призваны защищать тротуары Садового кольца от парковки непрошеных гостей типа «хаммеров» и им подобных чудищ.

Ярослав Пятничный, Москва



Запретные метры



В Нижегородской области обнаружил такой вот участок дороги. Между знаками не хватает экипажа ДПС.

Игорь Кузьмин, Москва



Трансформер от «Ауди»?

В степях Казахстана проходит секретные испытания необычная версия внедорожника А8!

Юрий Ковальчук, Энгельс Саратовской обл.

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru.***

Майским почтамтом управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

О прочности на сдвиг, летней резине зимой и техосмотре для автомата

Вас волнует положение дел в автопроме? Что-то заинтересовало в конкретном автомобиле? Привлекли внимание результаты очередной экспертизы компонентов? Вы полагаете, что занимающий вас вопрос актуален для многих читателей? Спрашивайте – постараемся ответить!

? Автор: Валерий Челпанов, Хабаровск

Очень интересует такой параметр современных масел, как HTHS (High Temperature – High Shear Rate означает «высокая температура – высокая прочность на сдвиг»). Суть дискуссий такова: если в мотор, рассчитанный на маловязкое масло, налить высоковязкое, оно не будет поступать в нужном количестве к нагруженным деталям. Хотелось бы узнать мнение специалистов.

Сотрудники кафедры ДВС Петербургского политехнического университета отмечают, что в современной редакции правил SAE введены требования к динамической вязкости (усилие сдвига) масла при 150ºC. Но это связано не с возможностью прокачивать масло к узлам при высоких температурах, а с необходимостью формировать стабильную масляную пленку при больших нагрузках. Предотвратив ее разрушение, снижают потери от трения и износ деталей в моторе. Смысл указанных требований сводится к простому: чем выше нагрузка на узел, тем больше должно быть значение высокотемпературной вязкости.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

? Автор: Юрий Москалюк, Челябинск

В тестах зимних шин вы используете стандартный набор условий – испытания на льду, асфальте, при торможении, переставке и т. п. Но в повседневной эксплуатации мы не так уж часто попадаем в подобные ситуации. Нужны ли зимние и, в частности, шипованные шины в мегаполисе? Насколько ощутима разница между шипованными и нешипованными? Я на ВАЗ-2109 с летней резиной при 10–15 градусах мороза не чувствую, что не хватает сцепления колес с дорогой. А морозы за тридцать все-таки случаются довольно редко.

Эталонные упражнения – залог объективности. К слову, в повседневной жизни мы редко (к счастью!) въезжаем на автомобиле в бетонный куб, однако стандартная методика определения безопасности основана именно на этом.

Что до зимних шин, то и наши исследования, и рекомендации производителей подтверждают: при падении температуры ниже +5...+7ºC переход на них необходим! Шипы лучше работают на обледенелой дороге и раскатанном снегу, «липучки» – на промороженном, но чистом асфальте и промерзшем снегу. Одинаково хороших шин на все случаи жизни, к сожалению, еще не создали.

Что же касается летних шин зимой, то в развитых странах давно перестали читать мораль, а просто заставляют быть осторожными – штрафами дерут три шкуры с тех, кто обут не по сезону. Если вы не сталкивались с нехваткой сцепления, то вам, скорее всего, пока везло. Не уповайте на голую везуху.

Андрей СИДОРОВ, заведующий отделом эксплуатации

? Автор: Игорь Носов, Ленинградская область

В ЗР, 2009, № 12 в материале «Зарядка для ума» вы тестировали зарядное устройство «Кулон-205». А как проверять им генератор и стартер? В инструкции это не указано.

Если включить «Кулон-205» в сеть и подключить к батарее, не нажимая кнопку «Старт», то прибор просто показывает напряжение на клеммах АКБ. Оно (при работающем на 2000–2500 об/мин двигателе) должно быть в пределах 13,6–14,5 В. Чтобы проверить стартер, рекомендуют отключить подачу топлива (или систему зажигания) и прокрутить коленчатый вал.

При исправном стартере и полностью заряженной батарее напряжение не должно упасть ниже 9,6–10,5 В. Это и дает возможность анонсировать «Кулон-205» как пускозарядно-диагностический прибор.

Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз и спецпроектов

? Автор: Л. Рахманов, Оренбург

Допускают ли технические возможности полноприводной «Хонды CR-V» с автоматической коробкой проверку тормозов на барабанах во время техосмотра? В инструкции на автомобиль запрещена даже его буксировка с погрузкой на тягач только передней или задней оси. Не испортится ли автомат в подобном режиме?

Производители ограничивают или запрещают буксировку автомобилей с автоматическими коробками, опасаясь выхода из строя этих сложных и нежных агрегатов. Ведь при заглушенном двигателе не работает масляный насос коробки и детали недостаточно хорошо смазываются. При проверках тормозной системы на испытательных стендах мотор не выключают, чтобы эффективно работал усилитель тормозов. Следовательно, за здоровье автомата во время техосмотра можно не волноваться.

Максим САЧКОВ, заведующий отделом техники

Зарулевцы! Вопросы лучше всего задавать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru. Просим указывать свое полное имя и место проживания, а также контактные телефоны.

Единство непохожих

В данном ценовом диапазоне представлены самые разномастные автомобили. За схожие деньги можно купить, к примеру, малышку «Мазда-2» или огромный полноприводный «УАЗ-Патриот». Подбирая варианты, разнообразию не переставал удивляться Павел Леонов.

 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Nissan Note



«Ноут» делит платформу с «Микрой», хотя при взгляде на автомобиль верится в это с трудом. Внутри места больше, чем кажется снаружи. Задний диван можно передвигать в продольном направлении на 160 мм, что позволяет увеличить багажное отделение с 280 до 437 л. Эдакий минивэн в миниатюре и универсальное транспортное средство для всей семьи, причем не только в городе. С осени прошлого года продают рестайлинговые машины. Главные изменения коснулись внешности (в основном передней части) и интерьера. Предусмотрено два двигателя: 1,4 и 1,6 л. Последний агрегатируют и с автоматической трансмиссией, но такие модификации существенно дороже. Тест – ЗР, 2007, № 11.

 **от 481 000 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 88 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 165 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,1 с, средний расход топлива – 6,3 л/100 км, объем багажника – 280/1332 л.

Renault Kangoo



Главное достоинство подобных автомобилей в том, что они способны увезти солидную поклажу вместе с пассажирами – или вместо них. Так, «Кангу» берет на борт пятерых, а при сложенных задних сиденьях объем его багажного отделения достигает внушительных 2600 л. А ведь он построен на базе «Клио» предыдущего поколения. Жаль, что в нашей стране «каблучки» ассоциируются в основном с коммерческим транспортом и обычно служат развозными фургончиками. Для тех, кого пассажирские возможности не интересуют, предназначена грузовая модификация «Экспресс» с многочисленными вариантами исполнения. Наряду с бензиновыми доступны и дизельные двигатели. Тест – ЗР, 2003, № 12.

 **от 486 000 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 75 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 153 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,7 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 2600 л.

UAZ Patriot



Многие ругают «Патриот» за посредственные качество сборки и надежность, но в своей нише он по-прежнему вне конкуренции и пользуется неплохим спросом. Другой новый автомобиль с такими габаритами, вместимостью и внедорожными способностями за эти деньги не купишь. Помимо бензинового двигателя ЗМЗ-409.10, к которому немало претензий из-за его прожорливости и слабой тяги на «низах», предлагают 116-сильный дизельный агрегат ИВЕКО F1A. Доплатить за него придется 90 000 рублей. Предусмотрено три уровня оснащения. В базовом («Классик») нет ABS и электропакета, а кондиционер доступен лишь в качестве опции за 25 000 рублей. До 1 июля этого года на все модификации действуют специальные цены – на 15 000 рублей ниже базовых. Тест – ЗР, 2006, № 12.

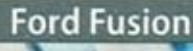
 **от 490 000 рублей**

 **24 месяца или 50 000 км**

 **12 месяцев или 10 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,7 л, 128 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 150 км/ч, расход топлива при 90 км/ч – 10,4 л/100 км, грузоподъемность – 800 кг.



Ford Fusion



Дебютировал «Фьюжн» в 2002 году, спустя три года его модернизировали. Несмотря на возраст модели, многие до сих пор теряются, к какому классу ее отнести, ведь автомобиль компактен (так как построен на базе «Фиесты»), но очень вместителен, а благодаря серьезному дизайну и увеличенному клиренсу выглядит, словно «паркетник» (не хватает только полного привода). «Форд» оснащают одним из двух бензиновых двигателей: 1,4 л (80 л.с.) или 1,6 л (100 л.с.). Оба могут работать в паре с 5-ступенчатой механикой. Помимо этого, менее мощный мотор агрегатируют с роботизированной коробкой передач, а 100-сильный – с традиционным автоматом. Тест – ЗР, 2009, № 9.

 **от 490 600 рублей**

 **24 месяца или 100 000 км**

 **12 месяцев или 20 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 163 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, объем багажника – 337/1175 л.

Volga Siber



«Сайбер» – подновленный английским ателье UltraMotive «Крайслер-Себринг» (он же «Додж-Стратус») предыдущего поколения. Выпускается на ГАЗе с осени 2008 года. Одна из первых товарных машин приняла участие в первенстве заводской марки «60 часов «За рулем», где разделила первое место с другими участниками. Нынче автомобиль выпускают только с мотором 2,4 л (143 л.с.), хотя раньше предлагали и 2-литровую модификацию. В базе предусмотрена механическая коробка передач. Доплата за автомат составляет 20 200 рублей. Начальная комплектация вполне соответствует классу автомобиля. В топовой «Люкс» есть даже электропривод водительского сиденья, а салон обтянут кожей. Тест – ЗР, 2008, № 12.

 **от 496 200 рублей**

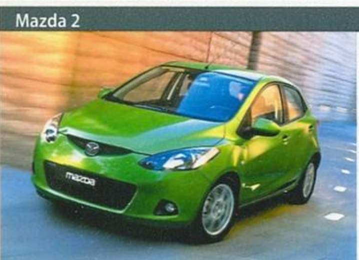
 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,4 л, 143 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, расход топлива при 90 км/ч – 6,7 л/100 км, объем багажника – 453 л.

Mazda 2



Победитель конкурса Гран-при «За рулем»-2009 в малом классе. Читатели поставили автомобиль на первое место в категории «Комфорт». Практически во всех остальных номинациях «двушка» получила серебро. Кроме 1,3-литрового мотора, на «Мазду» устанавливают 103-сильный двигатель 1,5 л, который значительно прибавляет ей динамики. В паре с ним, помимо механики, может работать и 4-ступенчатая АКП. В базовую комплектацию Direct входят ABS, EBD и фронтальные подушки безопасности. Но в ней нет кондиционера, причем его нельзя даже докупить. В более щедрой Energy он также отсутствует, но вы сможете радоваться прохладе, доплатив чуть больше 30 000 рублей. Тест – ЗР, 2009, № 11.

 **от 510 250 рублей***

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,3 л, 75 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 168 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14 с, средний расход топлива – 5,2 л/100 км, объем багажника – 250 л.

Peugeot Partner



В Европе подобные автомобили называют универсалами и часто используют в качестве семейного транспорта. У нас и здесь свой путь: грузопассажирские машины скорее рабочий инструмент, чем помощники любителей активного отдыха. Не стал исключением и «Партнер». Сводный брат «Ситроена-Берлинго Фёст» построен на той же платформе 1996 года. Осенью 2002-го провели рестайлинг и с тех пор продают в неизменном виде, несмотря на появление нового поколения модели. Силовой агрегат и комплектацию выбрать не удастся; в единственной модификации предусмотрены водительская подушка безопасности, гидроусилитель руля, обогрев передних сидений и центральный замок. В качестве опций доступны ABS, дополнительные эйрбеги, музыка и т. д. Тест – ЗР, 2007, № 12.

 **от 519 500 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 20 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 75 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 155 км/ч, разгон до 100 км/ч – 16,2 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 624/2800 л.

Chery Cross Eastar



«Кросс» появился на свет в 2006 году. Годом позже дебютировал в России на выставке «Интеравто-2007». По размерам и пассажировместимости (способен увезти семерых седоков) представляет собой нечто среднее между минивэном и универсалом. Дистрибьютор называет его даже «паркетником» – видимо, из-за немного увеличенного дорожного просвета. Привод – только передний. Двигатель семейства ACTECO создан в сотрудничестве с австрийской фирмой AVL, над доводкой шасси трудились специалисты британского «Лотоса», дизайн то ли японский, то ли итальянский. Комплектация единственная, но довольно щедрая. Машины 2009 года выпуска продают со скидкой 25 000 рублей, 2008-го – 44 000 рублей.

 **524 000 рублей**

 **36 месяцев или 60 000 км**

 **12 месяцев или 10 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 136 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км.

KIA cee'd



Прошли времена, когда корейские автомобили были дешевыми, сейчас по цене они почти сравнялись с европейскими аналогами. «Сид» – яркий тому пример. Тем более что создавали его специально для этого региона. С весны дилеры начали продавать рестайлинговые машины. Главные отличия – обновленная (точнее соответствующая корпоративному стилю) внешность, иные характеристики подвески, пересмотренные списки оборудования и несколько новых цветов кузова. Двигателем 1,4 л (109 л.с.) оснащают только самый доступный 5-дверный хэтчбек. Основной мотор для всех модификаций – 1,6-литровый 122-сильный (для универсалов он единственный), а для трехдверок доступен также 143-сильный объемом 2,0 л. Тест – ЗР, 2008, № 6.

 **от 525 900 рублей**

 **60 месяцев или 150 000 км**

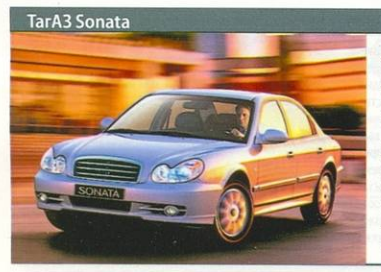
12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 109 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13 с, средний расход топлива – 5,8 л/100 км, объем багажника – 340/1300 л.

**Во время подготовки материала «Мазда» снизила цены до 475 551 рубля, но мы не стали исключать популярную модель из обзора.*

ТагАЗ Sonata



«Соната» пятого поколения дебютировала в 2001 году. С 2007-го ее производят в Таганроге. Большой и вместительный автомобиль за умеренную цену пришелся по вкусу отечественным покупателям, в том числе работникам таксопарков. Неизвестно, совпадение это или специальный маркетинговый ход, но количество предлагаемых комплектаций соответствует числу нот в одной октаве. Уже в базовой есть ABS, фронтальные подушки безопасности, кондиционер и электропакет. За доплату получите автомат, V-образный 6-цилиндровый двигатель объемом 2,7 л, противобуксовочную систему, климат-контроль, кожаный салон и т. д. Тест – ЗР, 2008, № 12.

 от 527 700 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 137 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 200 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,6 с, средний расход топлива – 9,2 л/100 км, объем багажника – 430 л.

Ford Fiesta



Броская и оригинальная внешность «Фиесты» никого не оставит равнодушным. Фирменный кинетический дизайн вкупе со стильным внутренним убранством призван завоевать сердца поклонников (а скорее, поклонниц) во всем мире, ведь это глобальная модель концерна, ориентированная на европейский, американский и азиатский рынки. Руководство компании возлагает на «Фиесту» большие надежды. На выбор предлагают четыре комплектации, три мотора и две коробки передач. Непонятно только, почему АКП оснащают машины исключительно с двигателем объемом 1,4 л и в единственно возможной комплектации, ведь основной спрос наверняка придется на «форды» с двумя педалями. Тест – ЗР, 2010, № 2.

 от 528 400 рублей

 24 месяца или 100 000 км

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,25 л, 82 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 168 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,3 с, средний расход топлива – 5,7 л/100 км, объем багажника – 281/965 л.

ТагАЗ Road Partner



Тагазовский «дорожный партнер» – это слегка подретушированный корейский вседорожник «СанЙонг-Муссо» образца 1993 года. Главные достоинства: рамная конструкция, подключаемый полный привод, лицензионные двигатели «Мерседес-Бенц» – 2,3-литровый (150 л.с.) работает в паре исключительно с механической коробкой передач, а 3,2-литровый (220 л.с.) только с автоматом. Оба мотора бензиновые. Помимо этого производитель предлагает модификацию с кузовом пикап. Здесь под капот устанавливают 105-сильный дизельный мотор объемом 2,6 л. Такая версия дороже базовой на 30 000, а самая мощная бензиновая – на 45 000 рублей. Оснащение зависит от выбранного силового агрегата.

 от 529 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,3 л, 150 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 176 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,5 с, средний расход топлива – 12,2 л/100 км, объем багажника – 780/1910 л.

Peugeot 207



В чем «львенка» трудно упрекнуть, так это в отсутствии лица. Умеют все-таки французы делать красивые машины. А в этом классе внешность – один из главных козырей. Неудивительно, что «двести седьмой» так полюбился европейцам. У нас машина пока не столь популярна. Впервые автомобиль представили публике на автосалоне в Женеве в 2006 году. В 2009-м слегка модернизировали: изменился передний бампер, а задняя оптика обзавелась светодиодами. На выбор предусмотрено четыре двигателя, три коробки передач, столько же комплектаций и типов кузова. Пятидверный хэтчбек дороже трехдверного на 10 000–11 000, а купе-кабриолет – больше чем на 200 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 2.

 от 530 000 рублей

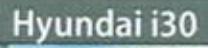
 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км



СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 75 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,9 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, объем багажника – 270/923 л.



Hyundai i30



Народное жюри конкурса Гран-при «За рулем»-2010 признало i30 лучшим по соотношению цена/качество, а в категории «Практичность» поставило его на второе место. Это о многом говорит. Если убрать с кузова все шильдики, то национальность корейского автомобиля опознать будет непросто, так как с виду он типичный «европеец». И по месту рождения тоже: это разработка конструкторско-технического центра в немецком Рюссельсхайме. «Хёндай» построен на той же платформе, что и родственный «КИА-Сид». Тесная кооперация прослеживается и в использовании одних и тех же трансмиссий и моторов с системой DOHC CVVT. Машины 2009 года выпуска дешевле на 30 000–60 000 рублей. Тест – ЗР, 2009, № 4.

 от 533 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 109 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 187 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 6,1 л/100 км, объем багажника – 340/1250 л.

Suzuki SX4 седан



Дизайн «Сузуки» разрабатывал кузовных дел мастер Джуджаро, поэтому выглядит автомобиль весьма стильно. Правда, это утверждение в большей степени относится к хэтчбекам, а они в оговоренный диапазон не укладываются, так как дороже 4-дверных модификаций в среднем на 70 000–85 000 рублей. Внешний облик и большой клиренс намекают на внедорожные способности. Жаль только, что седаны лишены фирменной интеллектуальной системы полного привода i-AWD. Двигатель только один – 1,6-литровый 107-сильный с системой изменения фаз газораспределения VVT. Зато можно выбрать коробку передач: 5M или 4A. Комплектаций тоже две. В базовой есть фронтальные подушки безопасности, ABS, EBD, Brake Assist, полный электропакет и кондиционер. Тест – ЗР, 2008, № 4.

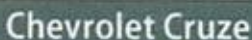
от 535 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 107 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,7 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника – 515 л.



Chevrolet Cruze



При создании его внешности «Дженерал моторс» объявил конкурс среди своих дизайн-студий. В итоге победил корейский проект, созданный под руководством Тевана Кима, учившегося в свое время у итальянских мастеров. Вообще, «Круз» – глобальная модель концерна, над ним работала интернациональная команда. Построен он на новой платформе концерна Delta II, которую делит с последним поколением «Опеля-Астра». С лета 2009 года машины производят на заводе компании под Санкт-Петербургом. Покупателям доступны три комплектации и два двигателя: 1,6 л (109 л.с.) и 1,8 л (141 л.с.), которые могут работать в паре как с механической коробкой передач, так и с автоматической. Тест – ЗР, 2010, № 1.


от 540 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 10 000 км


СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 109 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,5 с, средний расход топлива – 7,3 л/100 км, объем багажника – 450 л.

Ford Focus



Бестселлер отечественного рынка в течение длительного времени возглавлял список самых продаваемых иномарок в России и лишь по итогам 2009-го уступил это место «Логану». Надолго ли, покажет время. Благодаря местной прописке «Форд» участвует в программах льготного кредитования и утилизации. Исключительно для последней даже разработали специальную комплектацию Limited Edition с 1,4-литровым (80 л.с.) мотором, механической коробкой и неплохим списком оборудования, в который входят фронтальные подушки безопасности, ABS с EBD, центральный замок и т. д. Самый доступный 3-дверный «Фокус» в таком исполнении (предлагают также 5-дверный хэтчбек и седан) стоит 439 000 рублей. И это без учета скидки за сданный автомобиль. Тест – ЗР, 2009, № 8.


от 543 400 рублей


24 месяца или 100 000 км


12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 164 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,1 с, средний расход топлива – 6,6 л/100 км, объем багажника – 282/1144 л.

Skoda Octavia



Нынешнее поколение чешской модели дебютировало в 2004 году, осенью 2008-го показали рестайлинговую версию. Автомобиль построен на фольксвагеновской платформе PQ35, которая лежит в основе пятого поколения «Гольфа», «Ауди-А3» и других моделей концерна. «Октавии» предлагают с кузовами двух типов: универсал и 5-дверный хэтчбек. Последний с виду больше похож на седан (а такой тип кузова по душе российским автомобилистам), но при этом не теряет практичности. Выбор двигателей (от 1,4 до 2,0 л) и коробок передач (от М5 до DSG) удовлетворит, пожалуй, даже самого привередливого клиента. С 2008 года машины выпускают на заводе «Фольксваген» в Калуге. Тест – ЗР, 2008, № 1.


от 549 000 рублей

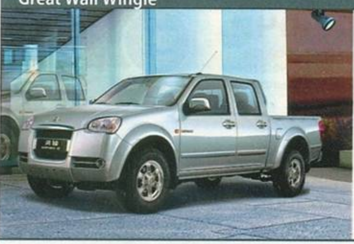

24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 173 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,2 с, средний расход топлива – 7,0 л/100 км, объем багажника – 560/1350 л.

Great Wall Wingle



«Вингл», сменивший один из самых популярных китайских пикапов «Дир», поступил в продажу в 2007 году. В глаза бросается необычная внешность автомобиля, но, думается, это заслуга не местных мастеров – уж больно он похож на фольксвагеновский концепт «Магеллан». Альтернативы 2,8-литровому дизелю «Исудзу» с турбонаддувом, модернизированному при участии фирмы «Бош», не предусмотрено. Коробка передач только 5-ступенчатая механическая. Комплектаций две. «Люкс» с приставкой «Супер» богаче на электропривод стекол и зеркал, кожаный салон и магнитолу, но при этом дороже на 34 000 рублей. ABS и фронтальные подушки безопасности – опции для обеих версий, цена – 35 000 рублей. Тест – ЗР, 2009, № 3.


от 550 000 рублей


24 месяца или 50 000 км


6 месяцев или 8 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,8 л, 95 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 140 км/ч, разгон до 100 км/ч – 28 с, средний расход топлива – 9,1 л/100 км.



Африка в подарок

Компания «Континенталь Тайрс Рус» наградила лучших продавцов. Обладателями навигаторов, фоторамок и фирменных часов стали представители шинных дилерских центров из разных уголков страны – от побережья Азовского моря до Татарстана. А наиболее удачливые выиграли тур на чемпионат мира по футболу-2010 в ЮАР. Для многих поездка в Москву и получение награды из рук главы представительства компании Ярона Видмайера стало приятной неожиданностью. Лучшие продавцы были премированы также экспресс-курсом Audi quattro camp в подмосковной Яхроме, где тестовые автомобили «Ауди-А5» и Q7, обутые, конечно же, в покрышки «Континенталь», продемонстрировали возможности полного привода.

По тропе-западне

На подмосковном полигоне Land Rover Experience действует маршрут выходного дня, на котором владельцы английских вездеходов могут испытать себя на прочность. Общая протяженность трассы, проходящей по лесам и полям Дмитровского и Талдомского районов Московской области, – 105 км. Здесь есть грейдерные и грунтовые дороги, а также участок настоящего бездорожья длиной 60 км. Возможности автомобилей «Ленд-Ровер» раскроются на маршруте в полной мере, а инструкторы покажут несколько способов вызволения вседорожников из непростых ситуаций. Для этого есть спецучастки, пройти которые без подготовки практически невозможно.

Обильные снегопады превратили трассу в серьезное испытание для стандартных «Дискавери» и «Рейндж-Ровера Спорт» (на фото). На них удалось преодолеть лишь пятую часть пути, причем частично на буксире у короткобазного «Дефендера», весьма кстати обутого в цепи. Весной живописная тропа не оставит равнодушными как продвинутых владельцев марки, так и просто любителей вылазок на природу.



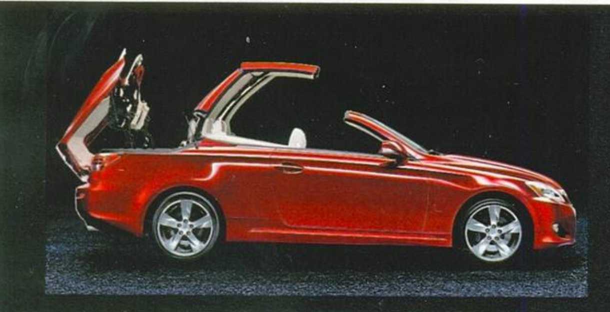
Молния из Германии



«Опель» объявил цены на «Инсигнию OPC». Автомобиль пополнил линейку заряженных собратьев с шильдиком *Opel Performance Center*. Напомним, что эти машины продают в России под самостоятельным брендом. «Инсигнию» с 2,8-литровым мотором мощностью 325 л.с. предлагают в трех вариантах – седан, хэтчбек и универсал.

В базовой комплектации модели: адаптивная подвеска с тремя спортивными режимами, полный привод, круиз-контроль, сиденья Recaro, датчики света и дождя, зеркало заднего вида с самозатемнением, 19-дюймовые колеса. Среди россыпи опций – панорамная крыша, биксенон, легкосплавные колеса аж в 20 дюймов, аудиосистема Infinity и прочее.

Стоимость седана в базовой комплектации начинается с 1 599 800 руб. Хэтчбек обойдется чуть дороже – в 1 614 800 руб., а за универсал «Инсигния Спорт Турер OPC» попросят 1 644 800 руб.



Свежий воздух – бесплатно

В начале апреля «Лексус» порадовал российских покупателей – дилеры начали прием заказов на кабриолет «Лексус-IS 250C». Его трехсекционная алюминиевая крыша складывается за 20 секунд. За тихую и плавную работу конструкции отвечают 15 электродвигателей и 37 датчиков. Под капотом – 208-сильный 2,5-литровый двигатель с непосредственным впрыском топлива, с ним кабриолет берет сотню за 9 секунд.

Машину можно купить в двух комплектациях – Premium и Luxury. На выбор восемь цветов кузова и три варианта отделки салона. Диапазон цен – от 2 258 000 до 2 480 000 руб., в зависимости от варианта оснащения.

Двое окольцованных

Желающим приобщиться к эксклюзиву дилеры «Ауди» предлагают ограниченную серию модели RS6 Plus (фото слева). Будет выпущено 500 экземпляров, а квота для России составляет 15 автомобилей. Комплектаций всего две – Sport и Audi exclusive. Первую отличает кожаная отделка приборной панели, у второй кожей обтянуты дверные вставки, центральный подлокотник и сиденья. Кроме того, покупатели смогут заказать индивидуальный цвет кузова из палитры quattro GmbH. Под капотом, как и прежде, мощный V10, развивающий 580 л.с., а максимальный крутящий момент равен 650 Н·м. Последняя машина лимитированной серии сойдет с конвейера в июле этого года.

«Ауди-RS6 Plus Sport» стоит 4 922 150 рублей, а машина в комплектации Audi exclusive обойдется в 5 236 650 руб.

Еще одна новинка из Ингольштадта, «Ауди-А8» (фото справа), приехала к нам в конце марта. Седан предлагают с 4,2-литровым мотором FSI (321 л.с.), коробкой передач Tiptronic и фирменным полным приводом. В базовой комплектации – система контроля за давлением в шинах, электромеханический ручной тормоз, аудиосистема с шестиканальным усилителем и десятью динамиками, обогрев всех сидений и другое оборудование. В качестве опций можно заказать окраску кузова металликом, адаптивный круиз-контроль, биксенон и прочее. Все А8, поставляемые в Россию, оснащены защитой картера и коробки передач. Цена стартует с 4 500 000 руб.



Audi RS6 Plus

Audi A8

АВТОРЫНОК | СТАТИСТИКА

Седан – и никаких гвоздей!

Бытует мнение, что среди всех типов кузовов россияне предпочитают седаны. Так ли это? Да, утверждают специалисты системы вертикального поиска SmartUs.ru. Ведь в подавляющем большинстве частных объявлений о продаже фигурируют именно авто с отдельным багажником. И если среди относительно свежих экземпляров в возрасте до 3 лет на этот тип кузова приходится 43,5% общего количества предложений, то со временем этот процент только растет. Среди семилеток таких машин уже почти половина (48,5%). Одна из причин: вазовскую «классику» («Лада-2105/2107»), «Рено-Логан» и «Дэу-Нексия», которые в рейтинге продаж за 2009 год занимают третье, пятое и восьмое места соответственно, можно приобрести только в кузове седан.

Чуть меньше поклонников у хэтчбеков: в возрастной группе «0–3 года» на такие машины приходится 22,7% рынка, среди «пожилых» авто (7–10 лет) этот показатель еще скромнее – 17,4%. «Бронза» за вседорожниками. Здесь доля трехлеток составляет 18,4%, а автомобилей, прослуживших 7–10 лет, – 9,4%.

Предложение универсалов с годами медленно, но верно увеличивается: для машин в возрасте до 3 лет оно равно 7,8%, а для «старичков» 7–10 лет – уже 14,5%. Похожая тенденция и у микроавтобусов.

НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЕ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ ТИПЫ КУЗОВА, %*

Тип кузова	Возрастная группа (лет)			
	0–3	3–5	5–7	7–10
Седаны	43,5	41,6	41,0	48,5
Хэтчбеки	22,7	19,3	19,0	17,4
Вседорожники	18,4	18,9	14,7	9,4
Универсалы	7,8	11,2	14,1	14,5
Минивэны	3,3	5,1	6,9	5,5
Купе	2,5	2,1	2,5	3,1
Пикапы	1,2	0,9	0,8	0,7
Кабриолеты	0,4	0,5	0,5	0,3
Микроавтобусы	0,2	0,4	0,5	0,6

По данным за 2009 год.

Железо на вес золота

Купить новый автомобиль по утилизационной программе – такую цель поставил перед собой москвич Олег Нестеркин. Ход событий он отразил в дневнике, первым читателем которого стал Максим Приходько. Хотите стать следующим?



8 марта. Почему-то именно в праздники, после скромных посиделок с родней, опять захотелось новую машину. Ну прямо как в анекдоте про Париж: не был, но уже хотел. Моя «окушка» времен первого финансового кризиса вряд ли переживет второй. Мама дорогая, сколько лет прошло! «Титаник» тогда только вышел в прокат... Выгодно продать «Оку» наверняка не получится, а про утилизацию гудят по радио каждый день – может, и выйдет что-то путное? Похоже, это моя судьба – менять автомобили во времена финансовых катаклизмов.

10 марта. Видел по телику выступление главного редактора «За рулем». Решено, меняю «Оку» на что-то приличное. Все равно за нее на рынке мне светит тысяч тридцать, не больше. Но вот на что менять? Посмотрел на сайте Минпромторга список автомобилей, включенных в программу, – половину тут же для себя вычеркнул. Овес нынче дорог! Сегодня на мои 400 тысяч не очень-то разгуляешься. Может, «Фокус»? Вроде есть у него недорогая версия специально под программу утилизации. Уж больно хочется хэтчбек!

13 марта. Кто там говорит о несчастливом числе? «Рено-Сандеро» – вот мой следующий автомобиль! После краткого семейного совещания остановились на нем. Во-первых, это хэтчбек. Во-вторых, новая модель. В-третьих, цена! Найдите еще новый во всех смыслах автомобиль за 402 тысячи с кондиционером и подушками безопасности! Есть и дешевле «сандерик», но уж больно он голый. Иномарка должна быть иномаркой.

15 марта. Моя Родина – СССР! Вроде программа только стартовала, а записали меня на май. Достать машину раньше нет никакой возможности. Дилер клянется и божится, что мне еще повезло. Кстати: в моем лексиконе всплыло абсолютно советское словечко «достать». Мужики на работе говорят, что и на тольяттинскую «классику» очереди ничуть не меньше... Надеюсь, «Ока» дотянет до своей сменщицы.

16 марта. Ура! Позвонили из «Автомира», сказали, есть шанс пересесть в автомобиль пораньше. Предложили «Сандеро» черного цвета, все остальное, как я хочу. Зато обещают машину в апреле. Другое дело! Сегодня съездил к дилеру, заплатил 41 тысячу, подписал договор поставки. Так сказать, застолбил машину. Если бы в этом «Рено» знали, до чего охота сесть за руль нового автомобиля! Кстати, посмотрел, что сдают в утиль в «Автомире» на Дмитровке. На небольшой площадке сплошь «жигули». Мужик набивает одну к одной, не церемонясь. Видно, что кайфует от возможности безнаказанно таранить машины. Из последней «четверки» вытащил аккумулятор и унес. Куда?

18 марта. Моим дневником заинтересовались в ЗР. А что, сейчас это модно: черкнешь пару строк – и ты уже писатель. Рассказал им про себя, про «Оку» да про «Сандеро». На работе наверняка смеяться будут. Зато жена гордится! С другой стороны, сейчас про эти дела столько пишут – волосы дыбом. Люди не находят себя в очередях, цены на машины по программе тут же поднялись. Как это все знакомо! Приятель хотел приобрести «по утилю»

«Хёндай Санта-Фе Классик», так ему сказали, будто Минпромторг пока не дал добро ТагАЗу на эту программу. И где, интересно, калининградские КИА? Вроде тоже отечественная сборка.

21 марта. Весна в разгаре! Помыл свой аппарат. Не поминай лихом, «окушка», все же мы вместе 52 тысячи километров проехали. Да, не забыть бы снять с машины все нужное перед тем, как отправлять ее в последний путь. Магнитофон и спортивное кресло отдам приятелю, зубастые зимние колеса поставлю на мотоблок. Да и память, как-никак.

23 марта. На работе разговоры про эту утиль-программу. Знакомый по моему примеру решил сдать «Таврию» – тоже настроился на «Рено-Сандеро». Правда, ему уже обещают не раньше августа. Смотрел на сайте Минпромторга количество заявок – уже 20 тысяч!

26 марта. Встречался с ребятами из «За рулем». Сфотографировали меня рядом с «Сандеро». Вопросы всякие задавали. Интересно будет посмотреть на себя в журнале. Но перед этим я попал в аварию. И не говорите мне, что у железок этих нет души! «Ока» все понимает – что я ее даже не продаю, а предаю. На мосту «догнала» старенький «Лансер». Зевнул я, короче. У меня немного пластик на переднем бампере треснул и кусочек от него отвалился, у него задний бампер наверняка под замену, вдобавок крышку багажника повело. Мягкие они, эти иномарки. Гаишники приехали через два с половиной часа. Еще дешево отделался...

2 апреля. Купил четвертый номер ЗР, а там статья про мой «Рено»! Точнее, вообще про эту модель. Приберегу до вечера, чтобы не спеша посмотреть-полистать. Лишний раз жене покажу, как выглядит наша будущая машина. И сколько стоит. На всякий случай (вдруг подорожала?!) позвонил в «Автомир» – нет, цена та же. Сказали, ждите. Вот и жду, что еще остается... **ЗР**

Продолжение дневника – в следующем номере.



Таких «подснежников», мирно дремавших в российских дворах, везут к дилерам десятками. Автомобильная «классика» теперь суперприбыльна, если соблюдать все правила игры.

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОРЫНКА

Конечно, делать выводы о перспективах этой программы пока рано, но некоторые итоги уже можно подвести.

Итог первый – низкая мобильность программы. Ведь не один день ее разрабатывали, да и автозаводы расположены в Еропейской части России, однако ожидание заказанных автомобилей уже растянулось на 3–4 месяца, а то и более. Герой нашего материала в числе первых записался на «Рено» московской сборки и, не согласись он на другой цвет, ждал бы новое авто два месяца!

Итог второй – самоуправство дилеров. Торговцы, ошалев от радости, тут же переписали ценники, оперативно снабдив исконно российские автомобили сигнализацией, антикором и «музыкой» – абсолютно голую машину купить по программе просто невозможно.

Итог третий – необходим институт посредников. Требование владеть старым авто больше года – абсурд чистой воды! В стране более 50% зарегистрированного автопарка старше 10 лет, но это вовсе не означает, что все владельцы раритетов хотят и могут воспользоваться льготой. Главное отличие между нашей программой и недавно завершившейся в Европе – в деньгах: у европейцев они изначально были, требовалось лишь простимулировать спрос, а в России свободных денег у народа немного. Недаром ВАЗ-2105 – самый вожделенный для «запрограммированных» покупателей. И если нашлись граждане без старого авто, желающие купить новое с широко разрекламированной скидкой, надо ли этому препятствовать?

Кстати, мы вполне могли бы ускорить ход событий в истории Олега, но не стали: пусть все идет, как сложилось. Для чистоты эксперимента...



ВАЗ-2105. Самый популярный автомобиль из доступных по программе утилизации. Запасы «классики» у завода полностью истощились. Даже оперативно предпринятое дилерами резкое повышение цен на эту модель со 166 до 200 тысяч (за счет дополнительного оборудования) не смягчило дефицита. Печально, что лидер программы отнюдь не лидер в плане активной и пассивной безопасности.



Автомобиль должен быть комплектным, твердят у дилеров. Вначале это требование было размещено и на сайте Минпромторга. Потом условие исчезло, но осадочек, как говорится, остался. Двигатель, стекла, прочие окна-двери – это понятно. Однако некоторые продавцы требуют даже аварийный знак, аккумулятор и запаску. Для чего?



Если дырка в колесе

Продолжая исследовать, на что хватит автомобилисту одной тысячи рублей, Евгений Борисенков выяснил, сколько покрышек можно отремонтировать на эту сумму.

На спущенном колесе далеко не уедешь – если не повезло, шину придется чинить. Дешевле всего залатать прокол своими руками. Популярных способов два: залить через ниппельное отверстие специальный герметик (110–210 рублей за баллон) либо установить жгут из шинной аптечки (120–175 рублей за комплект). В обоих случаях колесо можно не снимать, но работать придется на корточках или в положении лежа.

Профессионалы трудятся по-другому: возиться с чумазым колесом прямо на машине никто не станет. Неудивительно, что перечень услуг повсеместно открывает операция «снятие-установка». В Москве и Санкт-Петербурге удовольствие наблюдать за нею обойдется в 70–270, в менее крупных городах – в 30–100 рублей.

Обе ценовые вилки образовались не из-за жадности сервисменов. Просто стоимость работ привязана к посадочному диаметру шины: чем он больше, тем дороже процесс. (В этом обзоре мы ограничились самыми ходовыми размерами – от 13 до 20 дюймов.)

Примерно столько же придется заплатить за сборку-разборку. Балансировка стоит немного дороже: 100–300 рублей в мегаполисах и 50–120 в иных городах. Навесные грузики – от 10 рублей за штуку, самоклеящиеся – около 30 рублей.

Не стоит отказываться от замены вентиля. Ведь вовсе не дорогую (30–50 рублей) деталь можно демонтировать и установить только на голом ободе – если что, весь шиномонтаж придется повторять с нуля. А новое, оно и есть новое – с ним спокойнее.

По поводу цен на мойку колес у мастеровых согласия нет. Дабы избежать обвинения в навязывании неочевидной для некоторых потребителей услуги, одни, проставив в соответствующей графе ноль или прочерк, «размазывают» стоимость по всей технологической цепочке, другие, ничтоже сумняшеся, указывают твердую таксу: в среднем по стране – 30–50 рублей.

Взаимосвязанные процессы (снять, помыть, разобрать, собрать, отбалансировать и поставить) нередко объединяют в комплексы. Заказав такую услугу, можно сэкономить 10–15%.

О наценках. По 30–40 рублей за каждую операцию придется доплачивать обладателям шин с усиленной боковиной, низкопрофильных моделей и версий Run Flat. Прихоть наполнить колеса азотом обойдется в немалые 50 рублей за штуку – в пять раз дороже бесплатного воздуха, который на 78% из этого самого газа и состоит. Ничего не попишешь – эксклюзив, хотя и бесполезный, требует жертв.

Стоимость ремонта зависит от степени повреждения шины. Ликвидацию обычного прокола мастера оценивают в 150–300, бокового пореза – в 500–1000 рублей. Безнадежно испорченную покрышку охотно утилизируют – за ваш, разумеется, счет. Цена услуги невелика, рублей 25 за колесо. В обеих столицах с клиента сдерут больше – от 50 до 100.

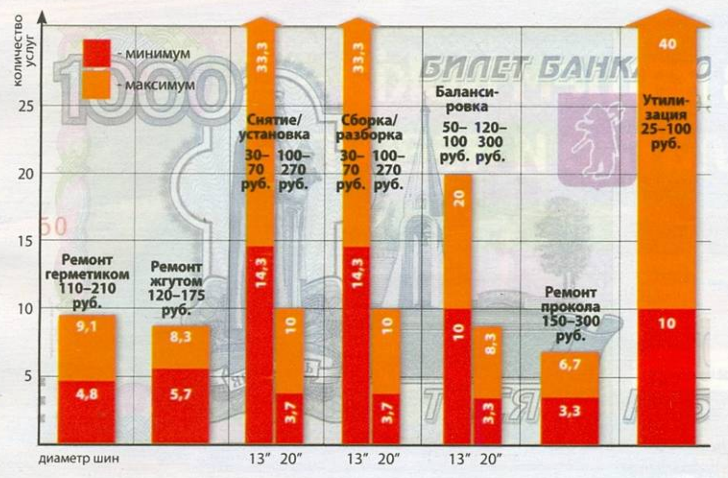
Если добраться до шиномонтажа не удалось, не расстраивайтесь – мастерскую нетрудно заполучить на дом. Стоимость дневного вызова – от 150 (Екатеринбург) до 500 рублей (Москва, Питер). Ночной вдвое дороже.

За городской чертой прибытие мастера оплачивают по счетчику: 30–40 рублей за километр. Но на том дополнительные расходы не заканчиваются – каждая операция автоматически дорожает минимум на четверть.

Случается, пробитая шина ремонту не подлежит. Тогда могло бы пригодиться запасное колесо. Но изготовители иномарок постепенно переводят его в разряд... дополнительного оборудования. Похоже, и запаска, и домкрат скоро исчезнут, как уже исчезла из багажника легендарная шоферская монтажка. Но пока есть возможность, заказывайте запаску – не пожалеете!

Таким образом, если не привередничать, то есть не заказывать супербалансировку на адаптере, не накачивать азотом и отказаться от тому подобных излишеств, вашей тысячи наверняка хватит на починку не одного колеса. Владельцам больших вседорожников и спортивных машин этой суммы может и не хватить. Тогда удобнее иная мера счета – скажем, та же тысяча, но только в у. е. ЗР

Количество услуг на 1 тысячу рублей





Формула любви

Первый автомобиль – не только средство передвижения. Это еще и школьная парта, за которой новичку предстоит познавать дорожные реалии. Тут абы какая машина не годится. Открывая новую рубрику, возможные варианты покупки рассматривает Евгений Борисенков.

В числе важнейших критериев выбора – финансовое положение потенциального покупателя и условия эксплуатации будущего приобретения. В дальнейшем мы планируем рассмотреть различные варианты, а для начала поставим себя на место жителя мегаполиса, уровень доходов которого позволяет выбирать первый автомобиль на рынке новых машин.

Начинать карьеру с дредноутов типа «Тойоты-Ленд Крузер» или «УАЗа-Патриот» не стоит: с их слоновыми габаритами в посудной лавке асфальтовых закоулков придется нелегко. Разумнее на первых порах ограничиться компакт- или малым классами – относительно недорогая машинка отлично выполнит роль учебной. Да и нужна она всего на год-другой – набравшись опыта, сможете поменять ее на автомобиль мечты.

НЕОБХОДИМОЕ И ДОСТАТОЧНОЕ

Тип кузова решающего значения не имеет, но некоторые соображения стоит принять во внимание. Так, если планируете возить сзади маленьких детей, лучше отдать предпочтение седану – при попутном столкновении внушительный хвост окажется как нельзя более кстати. Оппонентам достаточно взглянуть на куцую корму, например, «Пежо-107» со стеклянной задней дверцей.

Запомните и заранее смиритесь: свой первый автомобиль вы наверняка поцарапаете, помнете. Стены домов, ограждения, деревья и чужие машины необъяснимым образом притягивают автомобиль новичка. Так что прочные бамперы и защитные накладки на дверях лишними не окажутся.

Мотору вовсе не обязательно быть пламенным. При прочих равных неопытному водителю стоит предпочесть двигатель пусть менее мощный, зато с хорошей тягой на «низах» – такая ха-

«Ниссан-Алмера Классик» за 500 000 руб. (ориентировочная цена нужной комплектации на февраль 2010 года) – самый дорогой из представленных. Выглядит вполне взросло и располагает всем оговоренным оборудованием, за исключением… ABS. Серьезный недостаток, особенно на фоне цены. **К – 1,2*.**

«Пежо-107» (436 000 руб.) оснащен много лучше. В активе современная европейская внешность и престижный бренд. Картину, увы, портят не особенно расторопный робот и мизерный багажник. Кроме того, малыш довольно дорог в ремонте и слабо востребован на вторичном рынке. **К – 0,9.**



«ФИАТ-Панда» (433 000 руб.) – машина для наших краев, можно сказать, экзотическая. Отсюда проблемы с запчастями и последующей перепродажей. Впрочем, формально соответствует всем требованиям новичка. Хэтчбек тесноват, зато внешность запоминающаяся. **К – 0.9.**



«КИА-Спектра» (429 000 руб.). Недорогая и доступная «кузовщина», хороший спрос на вторичном рынке, развитая сервисная сеть – серьезная заявка на лидерство. Против играет высокая для пожилой модели цена, вялый на низких оборотах мотор и опять-таки отсутствие ABS. Кроме того, не исключено, что модель вскоре исчезнет с первичного рынка. **К – 1,2.**

*Коэффициент к базовому тарифу ОСАГО.



«КИА-Пиканто» (420 000 руб.), напротив, только что пережил рестайлинг. В машине владелец обнаружит все необходимое, включая две подушки безопасности. ABS предложат в чуть более дорогой версии (430 000 руб.). Из недостатков отметим очень уж скромный (1,1 л) двигатель и «игрушечный» размер кузова. **К – 0,9.**



Почти в такой же комплектности **«Хёндай-Акцент» за 392 000 руб.** И даже безопаснее – четырьмя подушками в базе может похвастаться не каждый одноклассник. Если закрыть глаза на отсутствие антиблокировочной системы тормозов, то лучшего варианта, пожалуй, не придумать. **К – 1,2.**



Но мы отдаем предпочтение седану **«КИА-Рио» стоимостью 459 000 руб.** Недавно обновленный автомобиль полностью соответствует предъявленным требованиям, вдобавок готов порадовать покупателя свежим обликом, богатым оснащением (включая полноценный гидромеханический автомат) и сбалансированными ездовыми качествами. **К – 1,0.**

рактеристика как нельзя лучше сочетается со спокойной, размеренной ездой.

Автоматическая коробка позволит сосредоточиться на дороге, не отвлекаясь на поиски передачи. Как именно реализован принцип «самоуправления», большой роли не играет, к тому же найдется версия на любой кошелек. Классические гидромеханические автоматы и агрегаты с двумя сцеплениями (типа фольксвагеновских DSG) обходятся подороже, обычные роботизированные трансмиссии – подешевле. Набирающие популярность вариаторы располагаются где-то посередине.

А вот на чем не рекомендуем экономить, так на средствах безопасности. В первую очередь на пассивных, то есть тех, которые защищают людей в случае аварии. Подушек много не бывает – лучше сэкономить на «музыке», литых колесах и чехлах на сиденья.

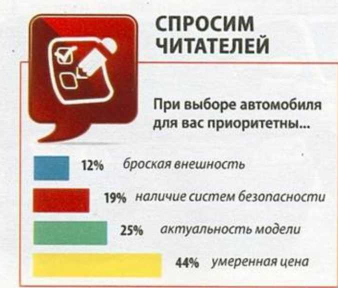
С активной безопасностью (помогает избегать щекотливых ситуаций) не все однозначно. Начинающему водителю необходимо обрести твердые навыки вывода из заноса и научиться чувствовать грань устойчивости авто. Экспериментировать, разумеется, надо в безопасных местах. Проблема в том, что электроника «из лучших побуждений» может воспротивиться вашим намерениям. Так что система стабилизации должна быть отключаемой. А вот комплексу ABS достойной альтернативы пока не придумали – отказываться от незаменимой опции не стоит.

Если речь идет о новой машине, новичку-горожанину подойдет модель малого или компакт-класса ценой от 400 000 до 500 000 руб. с автоматической коробкой передач и набором современных систем безопасности.

ПРАВИЛА ВЫЧИТАНИЯ

Приведенному описанию отвечает большое количество машин, но не всякую покупку можно назвать выгодной. С учетом специфики эксплуатации особо придирчиво нужно взвесить цену, стоимость страхования (для справки приводим поправочный коэффициент к базовому тарифу ОСАГО, зависящий от мощности двигателя), сроки и доступность кузовного ремонта, а также степень ликвидности – как уже было сказано, учебный автомобиль редко берут на всю жизнь.

Новые машины с автоматами дешевле 400 000 руб. практически не встречаются. Как правило, они в довольно богатой комплектации, коечто новичку явно будет лишним. Верхнюю планку искусственно ограничим суммой 500 000 руб. – это позволит хоть немного пощадить семейный бюджет. Список претендентов и их краткая характеристика представлены вместе с фото. Удачной покупки и успешной учебы! **ЗР**



Новый друг лучше

Игорь Козлов



HYUNDAI i30, 1,6

Изготовитель ....«Хёндай мотор компани» (изготовлен в Чехии)	В эксплуатации «За рулем» .... с июня 2009	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска.. 2009	Пробег на момент отчета .... 16 000 км	....2009, № 10, 12

Если разговор об автомобиле, то, вопреки пословице, новый друг лучше старых двух. «Хёндай-i30» за время службы в редакции убедительно это доказал. Бегал в основном на средние дистанции – побывал в Ярославле, Новгороде, Волгограде и даже за границей – в Белоруссии и трижды в Украине…. Таможню контрабандное сало не интересовало: «Що цэ за машына, як вона?». Оно и понятно, ведь i30 еще не примелькался на дорогах, как его собрат по платформе «КИА-Сид».

Зная об основной болячке «сидов» – стуке задних амортизаторов, поначалу прислушивался к подвеске. Но та гасила колебания молча, к тому же ехать комфортнее, чем на «Сиде». Это потому, что на i30 ставят модифицированные амортизаторы Sachs 55310-2R200 вместо прежних 55310-1H001.

При пробеге 4200 км отклеилась часть уплотнителя, прикрывающего снизу стык между радиаторами двигателя и кондиционера. Клей не выдержал напора брызг из-под колес, когда я ехал в сильный ливень, и, видимо, веса намокшего поролона. Отвисшую полоску оторвал, чтобы вовсе не потерять; по возвращении домой приклеил, как казалось, «по науке» – на водостойкий клей, предварительно тщательно обезжирив поверхности. Продержалась она тысячи полторы и оторвалась уже окончательно. Потеря, оказалось, невелика – отклонений в тепловом режиме мотора и кондиционера не заметил. Даже в волгоградских степях, где летом жара за сорок. Конечно, негерметичный с торцов бутерброд радиаторов должен охлаждаться хуже, но запаса по рассеиванию тепла хватает с избытком.

В Белоруссии угодил в песчаную зыбь, да так «ловко», что сел на брюхо. Вот и подвернулся случай испытать штатный домкрат. Ромбовидной конструкции, он оснащен ручкой-крючком, шарнирно соединенной с ходовым винтом. Берет вес практически с самой земли без угрозы оцарапать руки. Главное – подсунуть домкрат под порог. Позже внимательно осмотрел машину снизу – повреждений не нашел. Зато нашел вероятный источник конфуза – шпильку неизвестного назначения, приваренную к лен-



Возможно, вместо поролона стоило приклеить губчатую резину?

Назначение шпильки на хомуте крепления бензобака осталось загадкой.



те левого хомута бензобака. Оторвать ее – пара пустяков, а там и бак потерять недолго…

На 8600 км перегорела лампочка левой противотуманки. Самому поменять огарок руки не доходили, да и непросто менять без подъемника. Пожалел о своей беспечности, когда в одной из ночных поездок попал в густой туман. Но куда сложнее менять лампы передних поворотников – без них-то никак не обойтись. Чтобы снять фары, пришлось отгибать бампер и хрупкую решетку радиатора. Если в одиночку – помучаешься.

Расход масла за этот период оказался ничтожно мал. По крайней мере, по щупу его не засечь. Износ тормозных колодок спереди – 30%, сзади – около 20%. Неплохо! А вот средним расходом топлива 7,4 л/100 км я недоволен: это существенно выше паспортных 6,2 л. Среди конкурентов «корейца» найдутся менее прожорливые.

Многие владельцы жалуются, что внутренности этих машин довольно быстро начинают поскрипывать. Наш i30 не исключение. Примерно на 14-й тысяче «ожил» бардачок. Не помогли ни постукивания, ни распыление во все щели силиконовой смазки – так и скрипит потихоньку.

И все же расставаться с i30 было жаль. Он ни разу не подвел и стал, что называется, надежным другом. Затраты на эксплуатацию оказались сравнительно невелики: 2,12 руб. на 1 км пробега. А надумаете продать машину, то с учетом потери стоимости (это 37 900 руб.) этот показатель составит 4,49 руб./км.

ЗР



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ HYUNDAI i30 (0–16 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
ТО–15 000 (с заменой лампы противотуманки)	7775
Бензин А92 (средний расход – 7,4 л/100 км)	26 210
Общие расходы	33 985
Стоимость 1 км пробега	2,12

Лохматому песику не возбраняется гулять по салону – к кожаной обивке шерсть не прилипает.

Перегоревшая лампа противотуманки стала самой большой потерей за 16 000 километров.



На правах рекламы

Трудовые отношения

Сергей Канунников



MAZDA BT-50

Изготовитель ....«Мазда груп», произведен в Таиланде
Год выпуска..2008

В эксплуатации «За рулем» ....с сентября 2008
Пробег на момент отчета ....45 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале ....2009, № 1, 4

Последний раз мы говорили о пикапе «Мазда BT-50», когда его пробег едва перевалил за 10 000 км. Но вот миновали уже 45 000, а рассказывать, по сути, нечего: машина работает практически безотказно. Жесткость подвески, немного утомляющая в дальних путешествиях (машина бегала и в такие), – простительная особенность хоть и небольшого, но грузовика. Зимой в машине тепло, летом – прохладно. Не помешал бы, правда, салонный фильтр: система вентиляции старательно загоняет в машину пыль.

Но куда больше раздражает периодичность ТО. Требование приезжать на сервис каждые 5000 км в XXI веке выглядят махровым архаизмом. Но пока автомобиль на гарантии, с фирменными капризами миримся.

Стоимость ТО «Мазды BT-50» не то чтобы очень высока, но заметно растет, когда по инструкции требуется замена масла в агрегатах трансмиссии. На 15 000 поменяли в мостах, на 45 000 – в коробке передач и раздаточной. В недоумение приводят и цены на дополнительные работы, которые удобно совмещать с периодическим обслуживанием. Скажем, немудреная операция по замене лампочек в подсветке номерного знака обошлась в 1213 рублей. В перечне проведенных работ встречаются и странные: например, «профилактика ДМРВ», стоившая ни много ни мало 1517 рублей.

Изобретательным сервисменам лучше бы контролировать на ТО плотность антифриза. При первых же серьезных морозах в расширительном бачке образовалось желе, а отопитель салона напрочь отказался подавать теплый воздух. Пикап отогрели в теплом гараже.

Спасибо «Мазде», что не ломается всерьез! Благодаря надежности, а также невысокому для такого автомобиля расходу топлива полноприводный грузовичок, даже несмотря на частые ТО, в эксплуатации недорог – 4,08 руб./км (учитывая и дополнительное оборудование). Цифра, сравнимая с показателями некоторых наиболее ломких легковых машин, поработавших в нашем парке. В трудовой книжке пикапа нареканий практически нет. Тьфу-тьфу, чтоб не сглазить… ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MAZDA BT-50 (0–45 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–10 000 км)	36 039
Из них дизтопливо	25 010
Расходы на содержание (10 000–45 000 км)	
ТО- 15 000 км	18 620
То-20 000 км	5663
ТО-25 000 км	5966
ТО-30 000 км	15 163
ТО-35 000 км	5663
ТО-40 000 км и регулировка схождения-развала	12 820
ТО-45 000 км и мелкий ремонт	24 343
Щетки стеклоочистителя	700
Дизтопливо (средний расход – 9,07 л/100 км)	58 812
Общие расходы (0–45 000 км)	183 789
Из них дизтопливо (средний расход – 10,5 л/100 км)	83 822
Стоимость 1 км пробега	4,08



В пределах разумного

Техническое обслуживание можно проводить по-разному – мы рассматриваем идеальный вариант. То есть предполагаем, что владелец отдает машину на ТО согласно пробегу и заказывает работы в объемах, предусмотренных заводом-изготовителем (без учета деталей, подверженных естественному износу) с использованием оригинальных расходных материалов.

Несмотря на российское гражданство «Фольксвагена-Пассат», его обслуживание оказалось самым дорогим. Цены на расходники и нормочасы в сравнении с аналогами завышенные. На втором ТО, помимо выполнения стандартных операций (замена масла, масляного и салонного фильтров), поменяют воздушный фильтр, а также свечи зажигания. На четвертом обновят тормозную жидкость. Самое трудоемкое и дорогое – шестое: придется заменить ремень ГРМ вместе с роликами. Загруженность сервиса зависит от популярности дилера; если повезет, вас смогут принять уже на следующий день. На работу механики отводят 3,5–6 часов (наибольшая продолжительность – на шестом ТО). Обслужить «Пассат» готовы более чем в полусотне городов РФ.

Даже при меньшем межсервисном интервале итоговые затраты на содержание «Тойоты-Авенсис» значительно ниже. Стоимость запчастей, как для большинства «японцев», умеренная, расценки на работу – тоже. Масло, салонный и масляный фильтры меняют при каждом ТО, а воздушный – раз в 40 000 км. При четвертом и восьмом посещениях, ко всему прочему, придется заменить свечи и тормозную жидкость. Автомобиль примут уже на следующий день. Время, проведенное в сервисе, не превысит 2,5–3 часов. «Тойоту» смогут обслужить примерно в сотне городов.

НАША СПРАВКА

Цену технического обслуживания определяем по данным профильных дилерских центров: обзвонив несколько станций, выводим среднее арифметическое значение для каждого ТО. Просуммировав результаты по соответствующей модели, получаем общую сумму затрат до пробега в 100 000 км. Низкая цена обслуживания «Форда-Мондео» обусловлена тем, что, в отличие от других марок, замена ремней, свечей и эксплуатационных жидкостей не включена в стоимость обслуживания и выполняется по усмотрению дилера после проведения диагностических работ.



VOLKSWAGEN PASSAT 1,6

ТО-1 (15 000 км)	7700 руб.
ТО-2 (30 000 км)	13 700 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8400 руб.
ТО-4 (60 000 км)	21 100 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7300 руб.
ТО-6 (90 000 км)	34 300 руб.
ИТОГО	**92 500 руб.**



TOYOTA AVENSIS 1,8

ТО-1 (10 000 км)	6394 руб.
ТО-2 (20 000 км)	7626 руб.
ТО-3 (30 000 км)	7254 руб.
ТО-4 (40 000 км)	14 352 руб.
ТО-5 (50 000 км)	7254 руб.
ТО-6 (60 000 км)	7626 руб.
ТО-7 (70 000 км)	7254 руб.
ТО-8 (80 000 км)	14 352 руб.
ТО-9 (90 000 км)	7254 руб.
ИТОГО	**79 366 руб**



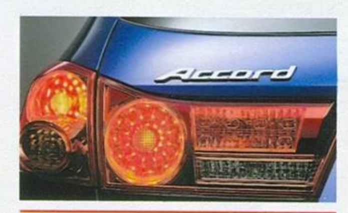
Чем дороже автомобиль, тем выше стоимость его содержания… Обоснованность мнения, будто зависимость между ценой машины и текущими расходами прямая, проверил Игорь Теременко.

Содержание «Хонды-Аккорд» обойдется еще дешевле. На втором обслуживании к замененному маслу и масляному фильтру добавятся воздушный и салонный. На третьем заменят тормозную жидкость и отрегулируют клапаны двигателя. На четвертом обновят масло в трансмиссии. На шестом заменят топливный фильтр и выполнят те же работы, что и на третьем. О намерении прибыть на обслуживание лучше предупредить дилера заранее, хотя бы за день. Машина проведет в ремзоне от 2 до 3 часов. Профилактику смогут выполнить более восьми десятков официальных СТО.

Расценки по уходу за «Маздой-6» скромными не назовешь, но утешительный итог достигнут благодаря небольшому перечню операций и умеренным ценам на запасные части и расходники. Масло и масляный фильтр необходимо менять при каждом ТО, фильтр салона и тормозную жидкость – только по четным. На пятом обслуживании заменят свечи зажигания и масло в коробке передач. Дилеру о своем приезде лучше сообщить за два дня. Рабочий процесс продлится не более 3–4 часов. Фирменные СТО находятся в 40 городах РФ.

Больше других смогут сэкономить владельцы «Форда-Мондео». Причины очевидны: большой межсервисный интервал (20 000 км), гуманные цены на расходники и масла, а также умеренная стоимость нормочаса. Не портит картину даже своеобразная система определения стоимости ТО (см. Нашу справку). Машину готовы принять в работу на следующий день и возвратить через 2–3 часа. Дилерская сеть насчитывает более сотни СТО.

Приверженность к фирменным СТО обходится недешево, но вот что интересно: разница в содержании автомобилей соседних классов не столь велика, как можно было бы предположить, – всего 5–10%. ЗР



HONDA ACCORD 2,0

ТО-1 (15 000 км)	7050 руб.
ТО-2 (30 000 км)	11 720 руб.
ТО-3 (45 000 км)	9586 руб.
ТО-4 (60 000 км)	16 200 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7050 руб.
ТО-6 (90 000 км)	18 765 руб.
ИТОГО	**70 371 руб.**



MAZDA 6 1,8Л

ТО-1 (15 000 км)	6300 руб.
ТО-2 (30 000 км)	10 200 руб.
ТО-3 (45000 км)	9060 руб.
ТО-4 (60 000 км)	9800 руб.
ТО-5 (75 000 км)	14 295 руб.
ТО-6 (90 000 км)	12 669 руб.
ИТОГО	**62 324 руб.**



FORD MONDEO 1,6

ТО-1 (20 000 км)	6300 руб.
ТО-2 (40 000 км)	5676 руб.
ТО-3 (60 000 км)	7100 руб.
ТО-4 (80 000 км)	6880 руб.
ИТОГО	**25 956 руб.***

** С учетом замены всех расходников – около 57 350 руб.*

Покупайте отечественное

Подержанная иномарка, изготовленная в России, или чистокровная русская? Что купить за одну и ту же цену – и не прогадать? Эти вопросы подтолкнули Максима Гомянина сравнить две машины, собранные в родном отечестве. Фото Константина Якубова.

НАШ ПО ДУХУ...

Подержанное авто нынче проще отыскать в Интернете. С головой уйдя в изучение объявлений о купле-продаже, вскоре пришел к выводу, что повидавший виды «Фокус» первого поколения может стать альтернативой новой «Приоре». Разумеется, неизбежны затраты, потому в конечную стоимость машины закладываю оплату обслуживания и ремонта (см. таблицы на с. 124 и 126).

При первом свидании потенциальная покупка слегка разочаровала: в глаза бросилось обилие царапин и сколов краски. «Фокус» выглядел, как змея, собравшаяся сбросить отжившую кожу; на порогах и дверях большие проплешины (хотя, по словам владельца, в аварии машина не попадала), резиновая «юбка» переднего бампера пошла волнами. (Попутно совет: поскольку при контактах с бордюрами ее легко оторвать, на зиму деталь лучше снимать.) Внутри картина соответствующая: обивки дверей сильно засалены. Но в целом салон выглядит довольно прилично, поскольку прочие тканевые покровы скрыты чехлами.

Усаживаюсь в водительское кресло. Уютно, салазки сиденья достаточно длинны, чтобы человеку любого роста было комфортно в дороге.



Lada Priora

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2009 года, 358 тыс. руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (98 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Люкс».

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 тыс. км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Богатая комплектация, большой дорожный просвет, невелики затраты на ремонт.

– Посредственное качество сборки, велики усилия при переключении передач.

«Приора» в комплектации «Люкс» радует богатством оснащения. На машину выдается гарантия, запчасти не нужно ждать месяцами. Впечатление портят огрехи сборки и неважная эргономика.

КОМПЛЕКТАЦИЯ LADA PRIORA (ЛЮКС)

- Аудиоподготовка
- ABS
- Кондиционер
- Борткомпьютер
- Иммобилайзер
- Обогрев передних сидений
- Подушка безопасности водителя и пассажира
- ЭУР
- ЦЗ с ДУ
- Датчики дождя и освещения
- 4 электростеклоподъемника
- Обивка сидений – бархат
- Регулируемая по углу наклона рулевая колонка
- 14-дюймовые легкосплавные колеса

На заднем диване хватает места, даже если спереди усядутся двое верзил. Ни колени в спинку, ни голова в потолок не упираются. Четверо поместятся в салоне без труда и тесноты не ощутят.

На ходу «Фокус» резвее «Приоры», а ведь мощность их моторов одинакова. Подвеска исправно глотает неровности дорог, в ней, несмотря на солидный стаж, ничего не стучит. Оказалось, хозяин недавно ремонтировал ходовую и не поскупился – вложил около 30 тыс. рублей.

Рычаг механической коробки покрыт царапинами, однако сама коробка работает исправно, переключения четкие и плавные.

Мотор держится молодцом, но, если ездить всерьез, наверняка потребует тщательного ухода. Интервал замены масла, к примеру, разумнее сократить с рекомендуемых 20 до 10 тыс. км. И заливать хорошую синтетику вязкостью 5W30 или 5W40, причем регулярно контролировать ее уровень: если постоянно крутить пожилой двигатель, он запросто будет съедать чуть не по литру масла на 10 тыс. км пробега. Нужно взять за правило возить в багажнике запасной бензонасос – для «Фокуса» это, считай, расходный узел.

Надежности швейцарских часов от подержанного «Фокуса» ждать не приходится, но запрошенных за нее денег машина стоит. Содержать ее обойдется дороже, чем «Приору», однако в сравнении с другими иномарками траты вполне приемлемы.

...И НАШ ПО КРОВИ

После «Фокуса» чистокровная российская «Приора» совсем не раздражает. Наоборот – вызывает симпатию. Вкладывать деньги в ремонт не нужно. Сел и поехал. Поблескивающая свежей краской и щеголяющая литыми дисками машина выглядит вполне добротно. Да и внушительный список оборудования подкупает. Кроме того, машину реализуют по программам субсидирования автокредитов (ЗР, 2009, № 7) и утилизации, что облегчит финансовое бремя. Но осмотрев кузов, вздохнул: зазоры между кузовными деталями могли бы быть и поменьше, двери – закрываться помягче, а открываться полегче. Дверные ручки в салоне сделаны из пластмассы и на вид-то очень тонкие – каждый раз, выходя из маши-



Ford Focus

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2003 года, 168 тыс. км, 255 тыс. руб. + 100,6 тыс. руб. затраты на ремонт.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (98 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Ambiente.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 20 тыс. км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

(+) Хорошая управляемость, просторный салон, удобные органы управления.

(–) Малый дорожный просвет, боковая поддержка сидений могла бы быть побольше.

Достаточно приемистый мотор и четкие переключения коробки вселяют уверенность. Автомобиль комфортен, но возраст не скрыть. Поездившая машина требует внимания.

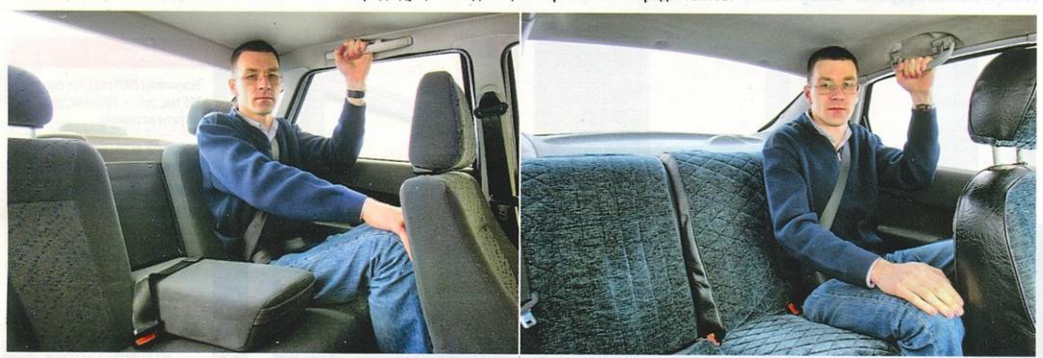
КОМПЛЕКТАЦИЯ FORD FOCUS (AMBIENTE)

- CD-магнитола
- Иммобилайзер
- Сигнализация
- Обогрев и электрорегулировка зеркал
- Обогрев ветрового стекла
- Обогрев передних сидений
- Подушка безопасности водителя
- ГУР
- Защита картера
- Передние электростеклоподъемники
- Тканевый салон
- Регулируемая по углу наклона рулевая колонка
- 14-дюймовые стальные колеса



Интерьер «Приоры» (слева) простоват. «Форд» и через годы выглядит современно. Выдает возраст лишь несвежая обивка дверей.

На заднем сиденье «Приоры» (слева) есть подголовники, да вот тесновато здесь. В подержанном «Форде» все наоборот: сидеть просторно, но подголовников нет. Похоже, предыдущий владелец пожертвовал ими ради чехлов.



ны, опасался, как бы не сломать. Но если простить мелочи, «Приора» – вполне современный автомобиль.

Водительское кресло без боковой поддержки – здесь мне не хватило комфорта «Фокуса». На центральный подлокотник удобно положить правую руку, а небольшой бокс в нем, вмещающий, к примеру, перчатки, полезен в дороге. Но при переключении с третьей на четвертую передачу этот органайзер явно мешает, его хочется убрать. Рычаг коробки очень жесткий. Перебираю передачи и слышу клацанье где-то в чреве машины. В тишине демонстрационного салона в дилерском центре звук вызывающе громкий – живо представляешь себя спортсменом, переключающим кулачковый агрегат. Но ведь это не болид для соревнований! Пожилой «Фокус» в этом отношении лучше новой «Приоры» – у того и через семь лет трансмиссия работает отменно.

Сев назад на трехместный диван, сгорбился, но голова все равно уперлась в потолок, а ноги – в спинку переднего сиденья. Рослому или полному здесь тесновато. Впрочем, двое разместятся, даже ощутят некоторый простор, и широкий подлокотник придется кстати.

НЕПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ СНАРУЖИ?

На первый взгляд, аргументов в пользу детища АВТОВАЗа несколько больше. Главный: стать первым владельцем машины гораздо приятнее, чем донашивать технику «с чужого плеча». Чего-нибудь да стоит гарантия: три года или 50 тыс. км беззаботной жизни за пазухой у производителя. Не возникнет проблем и после – умельцев и запчастей для «Приоры» хоть пруд пруди. Внешность авто вполне современна, да и начинка духу времени соответствует. Тесноватый салон, спорную эргономику, корявый пластик и большие зазоры, так и быть, простим. А вот на нестабильность качества «Лады» глаза закрывать не стоит. Может настолько не повезти, что большую часть жизни автомобиль проведет в ремзоне, а владелец – в магазинах запчастей.

СТОИМОСТЬ ПОДЕРЖАННЫХ FORD FOCUS, руб.

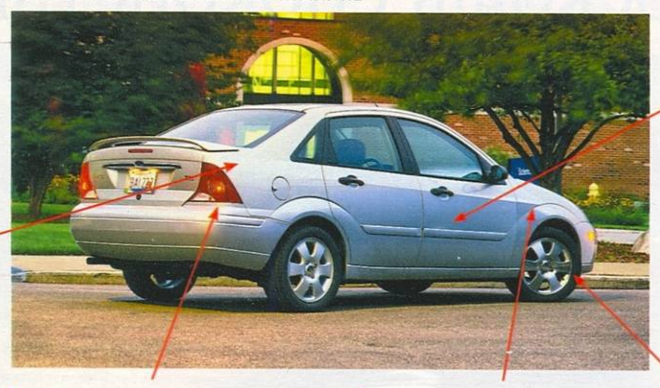
Год выпуска	Цена
1999	180 000–210 000
2000	180 000–260 000
2001	190 000–250 000
2002	210 000–270 000
2003	230 000–330 000
2004	240 000–350 000
2005	240 000–420 000

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ У ДИЛЕРОВ (РАБОТА ПЛЮС ЗАПЧАСТИ), руб.

Наименование работ	Ford Focus*	Lada Priora
Замена масла и фильтра двигателя	2300	1700
Замена свечей зажигания	1200	800
Замена фильтра топливного	560	500
Замена фильтра салона	1360	1350
Замена колодок передних/задних	5430/9700	1500/2000
Нормочас	1750	1000

Рекомендуем сделать в первую очередь.

ПОДЕРЖАННЫЙ FORD FOCUS: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ



- Кузов. Оцинковка – надежный защитник от коррозии. Ржавчина может появиться после 8–10 лет эксплуатации или после кустарного кузовного ремонта. Лакокрасочное покрытие легко поцарапать, так что приготовьтесь встретить множество сколов и «паутинок» на кузове. Проверьте дверные ручки и замки задних дверей. Если пластиковая ручка заедает, скорее всего, ослабла возвратная пружина. Смажьте замки, а не то будут подклинивать. Высокими бордюрами не испугать лишь «Фокус», собранный во Всеволожске: его клиренс увеличен до 170 мм. На «американцах» (на фото) и «европейцах» штурмовать российские тротуары не стоит – велик риск оторвать резиновую «юбку» переднего бампера. Вставить ее обратно довольно легко, но машина потеряет вид.

- Коробки передач, как механические, так и автоматические, в целом надежны. На МКП иногда требует регулировки ее механизм привода. В автоматах машин, прибывших из США, масло следует менять через каждые 50 тыс. км. Владельцы «европейцев» от такой заботы избавлены.

- Подвеска потребует вложений после 100–130 тыс. км. К этому рубежу лучше заменить пружины и ступичные подшипники. Шаровые опоры, идущие в сборе с рычагом, выдерживают 100 тыс. км. Амортизаторы не очень надежны – на тех же 100 тысячах, скорее всего, придется заменить все четыре. К 130 тысячам может появиться гремящий звук – дадут о себе знать рулевые тяги. Их меняют вместе с наконечниками. Замена амортизаторов, пружин и шаровых длится 6–8 часов.

- Электрооборудование. Электрический бензонасос – расходный материал. Он чувствителен к качеству топлива, а если сильно забьется фильтр, перегревается. Его замена у официалов потребует снять бензобак. Умельцы меняют капризный и дорогой (15 тыс. руб.) узел на аналог от вазовской «десятки», тем самым решая проблему. Перед покупкой автомобиля проверьте состояние высоковольтных проводов, осмотрите корпус катушки зажигания – нет ли трещин. Все это желательно заменить, да и новые свечи зажигания установить нелишне.

- Двигатель. Всеволожские «фокусы» с восьмиклапанными моторами легко переваривают 92-й бензин. На «европейцах» распространены 16-клапанные «зетеки», которые, наоборот, требовательны к качеству топлива. Время от времени их нужно крутить, иначе отложения, образующиеся на стержнях клапанов, доведут их до встречи с поршнями. Двигатель может перегреться, когда откажет мотор вентилятора охлаждения. Причина – коррозия, разъевшая электрические разъемы.





Водитель «Приоры» оценит удобный подлокотник (слева) с небольшим боксом внутри. В распоряжении выбравшего «Фокус» подстаканники в центральном тоннеле.

В салоне «Приоры» пепельница очень мала, к тому же туго открывается.



С подержанного «Фокуса» краска слезает пластами.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ НА FORD FOCUS У ДИЛЕРОВ (РАБОТА ПЛЮС ЗАПЧАСТИ), руб.

Наименование работ	Стоимость
Замена амортизаторов	23 000
Замена шаровых опор	9000
Замена пружин	19 000
Диагностика ходовой части	900*
Диагностика двигателя	1960*
Замена бензонасоса	19 000*
Сход-развал	2800
Замена охлаждающей жидкости	2540*
Замена тормозной жидкости	1870*
ИТОГО	80 070

**Рекомендуем сделать в первую очередь.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ LADA PRIORA, руб.

Наименование работ	Стоимость
ТО-1 (2000 км)	4800
ТО-2 (15 000 км)	5000
ТО-3 (30 000 км)	10 300
ТО-4 (45 000 км)	7500
ТО-5 (60 000 км)	11 500
ТО-6 (75 000 км)	12 000

Износ потрепанного «Форда» естественный – при самом тщательном осмотре следов дорожных катаклизмов я не обнаружил. Да, проталин облупившейся краски на кузове хватает, но мне важнее исправная работа механизмов, чем внешняя красота. К тому же оцинковка хорошо противостоит коррозии.

Отработавший добрую половину ресурса двигатель по-юношески резв, коробка передач работает мягко и четко. Управляемость – фирменное достоинство «фокусов», – как и прежде, на высоте. Конечно, неизбежны расходы, чтобы привести машину в порядок: диагностика, внеплановое ТО, химчистка салона... Зато потом она не станет выматывать хозяина внезапными капризами и подарит немало удовольствия от езды. А ведь на это и рассчитываем, приобретая автомобиль. **ЗР**

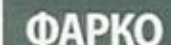
Благодарим «Автомир» на Озерной за помощь в организации фотосъемки.

Средства самолечения

Зачем покупают автомобильную аптечку? Чаще всего, чтобы предъявить ее инспектору во время техосмотра. Поэтому и отношение к ней соответствующее – как у потребителей, так и у производителей. Бинты и лейкопластыри перебирал Михаил Колодочкин.

Состав нынешней аптечки не критиковал только ленивый. Более того, мы давно предлагали комплектовать ее совершенно иначе (ЗР, 2003, № 10). Но с формальной точки зрения ее содержимое должно соответствовать приказам № 325 от 20 августа 1996 года и № 106 от 1 апреля 2002 года. Поэтому инспектор на пункте инструментального контроля имеет право проверить ее состав и, увы, отказать в выдаче талона ТО, если какой-либо бинт выглядит «не по уставу». Обидно, но законно.

Гораздо глупее вляпаться в отказ при наличии абсолютно новой аптечки. Театр русского абсурда имеет свои традиции, и в его репертуаре не только просроченный валидол. Все настолько уверовали в ненужность нынешней аптечки, что и поставщи-



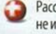
ФАРКО



Вместо нестерильных бинтов лежат два мотка нарезанной марли безо всякой упаковки и маркировки. Взамен флакончика с нашатырем одноразовая стеклянная ампула, а жидкий корвалол заменен таблетками. Упаковка нитросорбида – надо полагать, альтернатива нитроглицерину. Лейкопластырей пять штук, а должно быть восемь. Вата 25 г вместо 50 г. Анальгина нет.



Заявленный производитель.. ООО «Фармкомплектация», Москва

 Рассмешила надпись: «Рекомендовано ГИБДД» – не иначе, для вторичного визита на ТО.

 Абсолютное несоответствие комплекта требованиям.

ФЭСТ



Основные проблемы с аптечками «ФЭСТ» – подделки в точно таких же футлярах. Внешне – то же самое, а внутри – нарезки марли вместо бинтов, одноразовые ампулы вместо флаконов и прочие непонятности. Содержимое оригинала, купленного в аптеке (а не в магазине), должно выглядеть, как показано слева. Это желательно уточнить, «не отходя от кассы».



Заявленный производитель.. ООО «Предприятие «ФЭСТ», Кострома

 Практически «правильная» аптечка.

 Пластырь чуть-чуть не тех габаритов.

ки при ее формировании решили «не учить текст» и перейти к экспромту. А вот гаишники, напротив, внимательно изучили «канонические писания» и стали уверенно придираться к размерам бинтов и лейкопластырей. Опять-таки на законных основаниях.

На фото представлено содержимое шести купленных нами (в магазинах!) аптечек. Это в аптеках все они обязаны быть одинаковыми: не допускается произвольная замена указанных в перечне лекарственных средств и изделий медицинского назначения. А здесь даже при беглом взгляде ясно: наборы-то разные! Значит, нет смысла проклинать гаишников: они лишь педантично (хотя и не всегда бескорыстно) исполняют должностные обязанности.

Из общих замечаний отметим нежелание производителей класть нормальные бинты – в индивидуальной упаковке, с красным крестом… Все, что находится в аптечном ящике, за исключением ножниц, должно иметь на упаковке маркировку с названием и ссылкой на ГОСТ. Что касается ножниц, то с ними можно устраивать конкурсы на предприятиях – кто быстрее хоть что-нибудь ими разрежет? Но сегодня мы оцениваем не полезность содержимого, а всего лишь внешнее соответствие компонентов аптечки действующим нормативам.



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

А вы знакомы с содержимым своей аптечки?

37% *да, регулярно его обновляю*

63% *нет, в детали не вникал*

И вдогонку… Согласно приказу Минздравсоцразвития № 697н с 1 июля 2010 года состав аптечки карди-

МИРАЛ



Вместо «бинтов нестерильных» – свернутые кусочки нарезанной марли. Травматическая повязка – «неуставных» габаритов, что, возможно, и не страшно, но требованиям не соответствует.

Заявленный производитель... ООО «НПФ «Мирал», Воронеж

Если добавить нормальные бинты, то станет почти хорошо.

Производитель сэкономил на мелочи, а водитель получит «незачет».

PHANTOM



Забавно: внутри практически пусто. Но оказалось, это вообще не аптечка, а «комплект первой помощи для аптечки»! Иначе говоря, то, чего не хватает, придется докупить самому… А еще заменить вату нормальной, вложить стерильные бинты. Иначе ГТО не пройти.

Заявленный производитель... ООО «Предприятие «ФЭСТ», Кострома

На коробке честно написано, что содержимое необходимо дополнить самостоятельно. Это единственное, хотя и сомнительное достоинство набора.

Название «Комплект… для аптечки» может ввести покупателя в заблуждение, но производителю позволяет реализовать набор, минуя аптечные сети.

А КАК ЗА РУБЕЖОМ?

В каждой стране свой подход к «аптечному обеспечению», сообщают наши читатели, живущие за границей. Так, в Великобритании о фармакологическом наборе никто не спросит. Другое дело, ежели водитель увидел, что на дороге что-то случилось, – тогда он обязан остановиться и помочь. Прежде всего тем, что вызовет ambulance!

В Канаде аптечки также не обязательны (равно как огнетушители и аварийные треугольники). Но если почувствуешь нелады со здоровьем и остановишься у обочины, тут же словно из-под земли появится police cruiser. Полицейские тебе помогут – благо обучены оказывать первую медицинскую помощь. Они же вызовут «скорую», коли потребуется. В специализированных магазинах или через Интернет можно купить комплект первой помощи (first aid kit) для содействия пострадавшим в автоаварии. СМИ постоянно напоминают: отправляясь путешествовать в необжитые места, обязательно возьмите одеяло, фонарик, питьевую воду, продукты и лекарства.

В Германии аптечки обязательны (и аварийные жилеты, да не один, а по числу мест в машине). Они не содержат никаких (!) медикаментов, но при этом имеют срок годности – даже эластичные бинты и пластыри не вечны.

нально меняется: из нее исчезают валидол, анальгин и прочие пилюли. Что касается наборов старого образца, то они действительны в течение срока их годности, но не позднее 31 декабря 2011 года. В любом случае, хочется верить, что в конце концов наши аптечки превратятся из безделушки для задабривания гаишников в действительно полезный багаж автомобилиста. **ЗР**

Благодарим Дмитрия Воронцова (Германия), Галю Шлюмберг (Великобритания) и Юрия Воронцова (Канада) за информацию «с мест».

«АППОЛО»



По сути, все в порядке. Подвел разве что лейкопластырь: его размеры на несколько миллиметров отличаются от рекомендованных. А еще вместо «салфеток стерильных» лежат повязки аналогичного назначения.

Заявленный производитель .... «ООО «ТД «АППОЛО», Москва

+ Содержимое соответствует стандарту.

– Если я не медик, то замену салфеткам и не найду…

«ВИТАЛФАРМ»

Петербургский производитель на высоте: гаишник, который захочет придраться к содержимому такой аптечки, сможет прицепиться разве что к пластырю: чуть-чуть не того размера.

Заявленный производитель .... «Виталфарм», С.-Петербург

+ Содержимое соответствует приказу.

– В продаже еще встречаются корпуса старого образца – их качество чуть ниже.

Прохладительные напитки

Для поддержания требуемой температуры двигателя, в общем-то, сойдет и вода, и любой антифриз. Но стоит вспомнить о долговременной защите деталей системы охлаждения от коррозии – сразу возникают вопросы. Свой вариант «шпаргалки» для выбора правильного антифриза предлагают Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Совет типа «заливай то, что было раньше», не проходит: откуда средний владелец знает, что у него «было раньше» в расширительном бачке? Хороший совет – заглянуть в руководство по эксплуатации автомобиля.

А если это неудобно или вовсе невозможно? Безвыходных положений не бывает: для долива и кратковременной езды сгодится любая охлаждающая жидкость – да хоть вода! Но при первой же возможности надо ее полностью сменить, промыв систему. А тогда уже имеет смысл заливать современный и долгоиграющий карбоксилатный состав.

Пару слов о «тосолах». Увидите на прилавке – задумайтесь о содержимом бутыли. И не верьте, будто оно, в отличие от антифризов, сделано «специально для нашемарок»! Почти полвека назад «Тосолом» окрестили антифриз с силикатной формулой. Алюминий был металлом стратегического значения, латунь не считалась дорогим удовольствием, а срок службы в 60 000 км казался куда как достаточным. Основные издержки применения того «Тосола» – выпадение силикатов в осадок. А для современных радиаторов это означает закупоривание тонких трубок. ЗР

▪ Какой бренд предпочесть? Из громких отметим в качестве примера «ЛУКОЙЛ», «Мобил» или «Синтек». Однако сам по себе бренд не гарантирует, что антифриз прошел независимые испытания на автомобильном заводе.

▪ Что выбрать – концентрат или готовый к употреблению антифриз? Концентрат потребует разбавления дистиллированной или, в крайнем случае, кипяченой водой (пропорция должна быть указана в таблице). Неудобно, но если вы убеждены, что ниже –10°С столбик термометра точно не опустится, то можно влить побольше водицы и сэкономить. Ну а если требуется состав, выдерживающий –60°С, обычный антифриз никак не подойдет.

▪ Воспринимать ли как гарантию фразы типа «Отвечает требованиям…»» или «Соответствует спецификациям…» с последующим перечнем громких названий и непонятных кодов? Все эти слова и символы, звучащие как обещания, – целиком на совести изготовителя антифриза. Вот почему важен надежный бренд.

▪ Высшая рекомендация для антифриза – одобрение автопроизводителей и ссылки на номера соответствующих допусков. Это означает, что данный антифриз успешно прошел длительные испытания на автомобилях той или иной фирмы. Правомерность этих ссылок можно проверить на фирменном сайте того или иного автопроизводителя. Таких антифризов на нашем рынке немного, но в их числе есть и отечественные, например «Карбокс», «Кулстрим», «Синтек».

▪ «Совместим со всеми…» – такая надпись говорит лишь о том, что ничего страшного с мотором при доливке «не того» антифриза сразу не произойдет. Но вопрос многолетней гарантированной коррозионной защиты производитель обходит молчанием. Поэтому лучше не экспериментировать – применяйте незнакомые антифризы только для доливки, но не для длительной эксплуатации.





▪ Обозначение класса антифриза. Известны три принципиально разные системы защиты алюминиевых деталей от агрессивного этиленгликоля: на основе силикатов (традиционные антифризы, выпускаемые по дремучим рецептам), на основе солей органических кислот (карбоксилатные антифризы) и смешанная (гибридные антифризы). Гибридные антифризы (с легкой руки «Фольксвагена» их еще обозначают индексом TL774-C или G11) содержат соли карбоновых кислот и небольшое количество силикатов либо фосфатов. Служат около трех лет и, в общем-то, признаны устаревшими. А вот карбоксилатные (по «Фольксвагену» – TL774-D/F или G12) совсем не содержат неорганических присадок и служат пять лет, а то и дольше. Заметим, что для отечественного «Синтека» используют обозначение S12, дабы не конфликтовать с тем же «Фольксвагеном» по вопросам авторских прав.

▪ Из чего сделано? На этикетках термины «карбоксилатный» или G12 иногда присутствуют, иногда нет. В последнем случае вчитываемся в состав пакета присадок. Если антифриз не содержит нитритов, аминов, фосфатов, боратов и силикатов, это карбоксилатный состав. Если про силикаты не сказано, имеете дело с гибридным раствором.

▪ Цвет состава определяется не химической формулой, а требованием заказчика антифриза! Утверждение, что, к примеру, G12 всегда красный, – типичный миф, порожденный безграмотными продавцами.

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Ориентировочная цена – от 700 до 2400 руб. в зависимости от модели



Компактное и легкое зарядное устройство Moratti 01.54.060, выпущенное в Словении, способно зарядить любой аккумулятор емкостью от 6 до 120 А·ч, а в зависимости от модели – и большей емкости, вплоть до 225 А·ч., причем как на 6, так и на 12 В. Владельцу не придется ломать голову над выбором режима – все сделает встроенный микропроцессор. Прибор снабжен защитой от неправильного подключения к батарее, короткого замыкания, перегрева и перезаряда. Устройство получило российский сертификат, укомплектовано лаконичной инструкцией на русском языке.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Ориентировочная цена – 550 руб.



Появились в продаже колодки для дисковых и барабанных тормозов производства корейской фирмы E.S. BRAKE, выпускающей свои изделия под брендами Yes-Q и Heraclon. Они получили сертификаты в лаборатории НАМИ. Колодки выдерживают пробег не менее 25 000 км. Следуя современным экологическим требованиям, их изготавливают без применения асбеста. Высокая пластичность фрикционного материала снижает износ тормозных дисков и барабанов.

В прайс-листах фирмы – колодки для большинства корейских авто, ездящих по российским дорогам. (Указанная выше цена относится к дисковым тормозам «Дэу-Нексия».)

ДАТЧИК НЕРОВНОЙ ДОРОГИ

Ориентировочная цена – 400 руб.

Это устройство (производитель – компания «АвтоТрейд» из Калуги) призвано исключить ложные срабатывания датчика детонации при ударах в подвеске. Дело в том, что при езде по плохой дороге контроллер двигателя может выдать ошибочную команду на корректировку угла опережения зажигания, что, в свою очередь, приведет к увеличению расхода топлива, вредных выбросов и перегреву нейтрализатора.

Новый датчик применяется в автомобилях ВАЗ, ГАЗ и УАЗ; его поставляют на конвейеры автозаводов. Изделие, по заверению производителя, превосходит мировые аналоги по точности работы и надежности.



ШРУСЫ И ПРИВОДНЫЕ ВАЛЫ

Ориентировочная цена – 1000 руб. за ШРУС для ВАЗ-2108



Валы приводов и шарниры равных угловых скоростей (ШРУС) для отечественных переднеприводных автомобилей изготовлены итальянской компанией Trialli. Внутренние шарниры типа «Трипод» имеют современную конструкцию и находят применение у ведущих автопроизводителей. Прецизионная шлифовка и калибровка тел качения, равномерная закалка дорожек обеспечивают большой запас по передаваемому крутящему моменту. Защитные чехлы из неопрена не растрескиваются и надежно уплотняют шарнир в диапазоне температур от –50°C до +80°C.

Приводы Trialli перед установкой не нуждаются в балансировке.

РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ И КОНДЕНСАТОРЫ

Ориентировочная цена – 3300 руб.

Производство радиаторов охлаждения LRc 01270b и конденсаторов в сборе с ресивером LRAC 0127 для автомобилей «Лада-Приора» с кондиционером освоила фирма LUZAR (Санкт-Петербург). Новый радиатор отличают малый (6 мм) шаг трубок и специальные насечки на охлаждающей ленте, что заметно повышает его эффективность. И, возможно, главное для покупателя: в отличие от корейского модуля, радиатор и конденсатор LUZAR в запчасти продают по отдельности, что позволяет немало сэкономить, если замены требует лишь один из них.



ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ

Ориентировочная цена – 290 руб. (клиновой ремень для «Ниссана-Максима»)

«Акита Кайхатсу Рус» – дочернее предприятие японской компании Akita Kaihatsu Y.K. предлагает приводные ремни под брендом LYNXauto. Ассортимент охватывает более 300 наименований клиновых, поликлиновых ремней, а также зубчатых ремней ГРМ для японских, американских, российских и европейских авто.

Материал ремней LYNXauto отличается высокой прочностью и износостойкостью; ремни эластичны и бесшумны в работе. Старение и износ в экстремальных температурных условиях сведены к минимуму.



ОПОРЫ ПЕРЕДНИХ СТОЕК ПОДВЕСКИ

Ориентировочная цена – от 580 до 710 руб. в зависимости от модели



Опоры передних стоек подвески для автомобилей ВАЗ-2108 и -2110 изготовлены под брендом «За рулем» на современном оборудовании с применением передовых технологий. В изделиях применены новые резиновые смеси, обладающие лучшей адгезией с деталями конструкции, высокой степенью виброизоляции и эластичности. Все опоры проходят многоуровневый контроль качества. Гарантия производителя – 1 год.

ОСВЕЖИТЕЛЬ ВОЗДУХА

Ориентировочная цена – 220 руб.

Стильную коллекцию салонных освежителей выпустила японская компания AURAMI. Она включает пять деликатных парфюмерных ароматов, которые словно гармонируют с цветом каждой жидкости. Особенность флаконов – характерное для японцев сочетание изысканного дизайна и функциональности. Все детали новинки продуманы до мелочей и создают цельный, гармоничный образ.

Срок службы освежителя 45–60 дней.



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА

Ориентировочная цена – 17 000 руб.



Компактная мультимедийная система Philips CED750 «прячется» в шахту 1DIN; на ее моторизованном выдвижном сенсорном дисплее с диагональю 7 дюймов удобно просматривать фильмы и фотографии. Устройство поддерживает воспроизведение форматов DVD, DVD±R и DVD±RW, (S)VCD, DivX и MPEG4, а слоты для флеш-карт SD и разъем USB позволяют использовать внешние носители информации.

Кроме того, через дополнительный вход можно подключить другие источники звука и изображения, например камеру заднего обзора. Philips CED750 оснащен усилителем мощностью 50 Вт в каждом из четырех каналов с системой динамического усиления низких частот DBB.

ТОВАРОВЕД

МОГУТ, ЕСЛИ ЗАХОТЯТ!

Заявленный производитель – AirLine, Санкт-Петербург
Ориентировочная цена – 450 руб.

Итоги экспертизы пусковых проводов (ЗР, 2009, № 4) оказались провальными для всех участников и побудили инженеров фирмы AirLine проанализировать свою конструкцию и технологию, чтобы устранить недостатки. В том, что это возможно, нас убедили результаты мини-теста новых комплектов проводов на 200 и 400 А. Теперь изоляция не трескается при заявленных –40°С, провода не плавятся, а падение напряжения на них не превышает 2–2,5 В при номинальных токах. Большой вклад в достижение положительного эффекта внесла новая (запатентованная!) конструкция «крокодилов», в которой провод подходит к каждой из «челюстей».

Если повторить экспертизу, провода AirLine однозначно стали бы лидерами! Жаль только, что из 12 фирм-участников пока лишь одна подошла к результатам нашей проверки конструктивно – в буквальном смысле слова.



Малое падение напряжения, удвоенная площадь контакта с клеммой батареи.

Провода при минус 40°С все-таки жестковаты.



Волк и девять козлят на противоугонный лад

Пошла гулять очередная автомобильная страшилка: угонщики-де обзавелись новой «отмычкой», которая заменяет лежащий в кармане владельца брелок охранной сигнализации, причем любой. Нажмет злодей на кнопочку – и машина его… Но не так страшен волк, как его малюют! Старые сказки вспомнил Михаил Колодочкин.

И КОЗЛЯТА ПОВЕРИЛИ

Сказка про волка и козлят известна уже лет двести. Современное жулье усвоило ее техническую подоплеку: чтобы проникнуть в чужой дом, нужно заговорить голосом хозяина – и тебе откроют. «Голоса» запоминают и имитируют так называемые кодграбберы: электроника умеет перехватывать высокочастотные сигналы, посылаемые родными брелоками, и подделывается под них. Элементная база совершенствуется, размеры приборов стремительно сокращаются: то, что вчера влезало разве что в чемодан, сегодня помещается в пульт от телевизора, в мобильный телефон или даже в корпус обычного брелочка. Кстати, цена той универсальной отмычки, о которой пойдет речь, – 350 000 рублей. Нам удалось раздобыть ее во временное пользование.

Электронная начинка брелока рассчитана на сотню различных «голосов»: они имитируют сигналы множества как штатных, так и покупных противоугонок. Проверять сотню мы не стали – ограничились теми девятью системами, что оказались под рукой. Подключили. Проверили. После манипуляций с кнопочками брелока-отмычки все девять послушно отреагировали на команды. Заходи, волк, в дом козы!

Но нет повода паниковать – у нас, как и в сказке, все закончилось благополучно. Универсальной открывалкой попробовали отомкнуть системы, не входящие в «волчий» список, – четыре несанкционированному вторжению не поддались… Невольно вспоминаешь других сказочных персонажей – поросят, которых жизнь научила: домик нужно строить все-таки не из соломы, а из камней!

ПОШЕЛ ВОЛК ВО КУЗНИЦУ

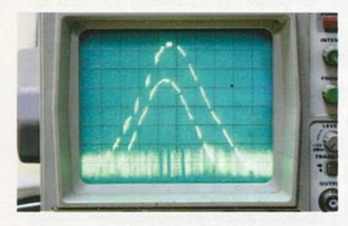
Каким образом волк смог запеть голоском нежного козьего создания – дело темное. Сказочники расходятся во мнениях: одни объясняют это умением кузнеца, другие упоминают пирог с медом… В любом случае сперва надо услышать голос-первоисточник, а уж затем воспроизводить его.

О правильном подходе к выбору противоугонки мы писали не раз (ЗР, 2006, № 6; 2003, № 11). Тем, кто по-прежнему убежден, будто все они одинаковы, замечу, что часть самых простеньких (их названий под пытками не скажу!) легко раскрывают все свои тайны: достаточно пнуть машину по колесу – и их убогая, лишенная энергонезависимой памяти электроника выдаст в эфир информацию, достаточную для взлома.

От негатива – к позитиву. Из четырех систем, не поддавшихся расшифровке нашим код-граббером, три относятся к так называемому диалоговому типу. Его особенность – сложный алгоритм обмена информацией между брелоком и базовым блоком системы. С его расшифровкой вору придется повозиться: простой перехват волны после нажатия хозяйской кнопочки не поможет. Пример в нашем тесте показали питерские «Сталкер» и «старлайны» с грифом «Диалог». Существуют и классические технические решения: столичный «Экселлент» – образец не диалоговой, а простой, но грамотно сделанной противоугонки. Ее разработчики прекрасно знакомы со всеми код-грабберами и пытаются идти на шаг впереди их создателей. А самая необычная новинка той же фирмы вообще не является противоугонкой!

Действительно, что делать тем, чья машина оснащена какой-то противоугонкой, которая уже вошла в «волчий» список? Вариант – дополнить комплекс защиты каким-нибудь механическим блокиратором.

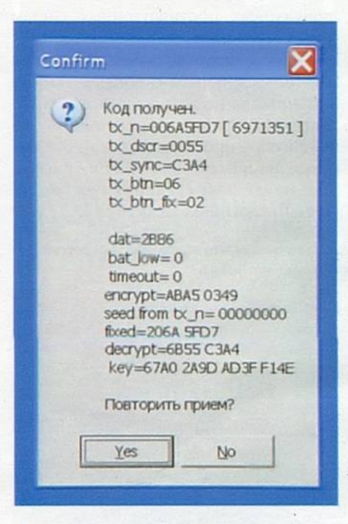
Даже те системы, которые называют вскрываемыми, можно попытаться защитить.



Наверное, примерно по такой же методе кузнец выковывал волку козий голос… На экране осциллографа – результат работы замещающего граббера глазами инженера. Первый сигнал – родной, второй – скопированный.

«Киллер» и «антикиллер» – групповое фото в знак взаимного признания технических заслуг. Код-граббер в корпусе стандартного брелочка обучен воспроизводить сигналы от сотни различных охранных систем, а содержимое белой коробочки в большинстве случаев мешает ему это делать. Потроха «антикиллера» – на фото: попробуйте скопировать… Ориентировочная стоимость антиграббера «Фантом» – 2500 рублей.





«Мануфактурный» граббер – вершина деятельности гениев угонного ремесла. Он «знает» взломанные пароли систем кодировок всех популярных брендов. Устройство обрабатывает перехваченный сигнал, отлавливая совпадение алгоритмов родного брелока и кода брелока-дубликатора, – и с этого момента в руках угонщиков фактически клон брелока охранной системы. На картинке видны номер брелока и все, что угодно лихоимцу.



С этой компанией охранных систем брелок-злодей легко разделался.

С ним машину, может, и не угнать, но вот от кражи вещей из салона припаркованного перед гипермаркетом авто не спасет. На сей случай придуман антиграббер «Фантом». Устройство монтируют в автомобиле и подключают к бортсети, «прописав» в его память позывные штатных брелоков. С этого момента все «просьбы» чужаков впустить их внутрь антиграббер пресекает, мешая жулику записать правильный сигнал.

Именно это свойство мы и проверили – поочередно подключали антиграббер к неудачникам нашего теста. Подтверждаем: устройство защиты работает! Панацеей его назвать нельзя, однако в сцепке с ним большинство популярных противоугонных систем умнеет на глазах.

Тут и сказочке конец? Не будем торопиться: борьба светлых и темных сил никогда не прекращалась и, к сожалению, вряд ли когда-нибудь закончится – просто она всякий раз выходит на новый технический уровень. Так не упускайте инициативу, не облегчайте жизнь злодеям! **ЗР**

Они не поддались электронному взлому! Обращаем внимание, что все разработки российские: «Экселлент» – из Москвы, а «Сталкер» и «старлайны» – из Питера.



ЧТОБЫ ВОЛК НЕ ПРОНИК В ПОМЕЩЕНИЕ

• Зачем нужны дополнительные противоугонки, если машина застрахована?

Чтобы машину все-таки не угнали! Надо учесть, что полную компенсацию за угнанную машину вы не получите никогда. Прикиньте потери в компенсации, вызванные возрастом машины, стоимость украденного вместе с нею дополнительного оборудования, сумму, уплаченную за каско, и расходы на страхование нового автомобиля (который, к слову, придется долго ждать: покуда выбьете из страховщика деньги и соберете недостающую сумму, пока придет заказанная машина...). По опыту, владелец угнанного «Паджеро» теряет стоимость «Лансера».

• Почему американские и японские машины, в отличие от европейских, не боятся глушилок?

Боятся! Другое дело, у нас рабочая частота автосигнализаций – 433,92 МГц, а, например, в Америке – 315 МГц. Поэтому одним и тем же прибором их не взять. Кстати, престижные европейские модели начинают переползать в диапазон 800 МГц.

Еще одно средство, не реагирующее на обычную глушилку, – система «свободные руки»: у владельца в кармане лежит метка, а машина снимается с охраны при касании ею дверной ручки. Такие авто также могут не реагировать на стандартную электронную отмычку, поскольку опрос метки идет на иных частотах.

• Чуть не все авто снабжены штатными охранными системами производства серьезных фирм. Так зачем дополнительные?

Штатную систему угонщику не нужно «вычислять» – ее он знает наизусть. Почти в любой есть бреши, через которые легко проникнуть в машину. Скажем, во многих японских авто функция «черный ход» (black door) предусматривает отключение иммобилайзера штатными органами управления.

И еще. Для кого-то это станет откровением: автозаводы зачастую делают так, чтобы при открывании дверей штатным ключом (когда иссякнет заряд в батарейке брелочка) автоматически отключалась вся «светомузыка» – от звуковых до световых сигналов. Зачем, мол, лишний шум? Словом, во многих случаях одной штатной системы для надежной защиты движимой собственности недостаточно.

• Зачем устанавливать противоугонку на заведомо непрестижный автомобиль?

В голову не придет назвать престижным «Москвич-2141», однако и их угоняют – на разборку. Сегодня основной доход в своем бизнесе угонщики делают не на машинах под ездоков, а на запчастях для массовых моделей. Спрос на детали не снижается: заканчивается гарантия, клиент уходит от официалов в более дешевые сервисы и вообще пытается экономить на чем только можно. Так что, когда вам предложат походившую, но исправную коробку-автомат по сходной цене, задумайтесь о ее происхождении... Впрочем, это уже другая тема.

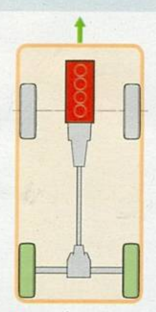
Вдоль и поперек

Где лучше расположить мотор – спереди, сзади? Или, может, посередине автомобиля? Какие колеса делать ведущими? Плюсы и минусы каждого варианта проанализировал Дмитрий Федоров. Фото автора и «Ламборгини».

КЛАССИЧЕСКИЙ ПОДХОД

При разработке первых автомобилей свободы выбора у создателей не было – двигатель просто помещали туда, где нашлось место. Такой принцип уже сам по себе порождал разнообразные компоновочные схемы. Например, трехколесный самоходный экипаж Карла Бенца – типичная заднемоторная машина, хотя схема с горизонтально расположенным вдоль продольной оси машины одноцилиндровым двигателем сейчас выглядит странно. Готлиб Даймлер при создании своей конструкции использовал обычную четырехколесную повозку, совершенно не приспособленную для установки двигателя внутреннего сгорания. Поэтому мотор он водрузил между кучерским облучком и собственно пассажирским отделением, а точнее, в ногах. Но если посмотреть на эту машину с современных позиций, перед нами самый ранний пример среднемоторной компоновки.

В последующие несколько лет развития автомобиля стало ясно, что подход Бенца предпочтительнее: шумный и не источающий приятных ароматов мотор не делит пространство с пассажирами, а занимает обособленное место. Как правило, позади кузова – созданные по образу карет первые автомобили не давали широких возможностей иначе располагать агрегат. Но уже в 1891 году французская фирма «Панар-Левассор» предложила так называемую классическую компоновку – с мотором, расположенным спереди, и задними ведущими колесами. Схема, именовавшаяся на первых порах системой Панара, долгое время использовалась в большинстве моделей.



Типичная классическая компоновка: двигатель спереди, над осью. Привод на задние колеса.



Первой перенесла двигатель вперед французская фирма «Панар-Левассор».



Ныне классическая схема остается прерогативой спортивных и дорогих престижных моделей с мощными двигателями. Таких, как «Ягуар-XF».

Технологически простая в исполнении (мотор, коробка передач, карданный вал – или, на первых порах, цепной привод – и ведущая ось размещены последовательно), она позволяла легко компоновать агрегаты, особо не задумываясь об их размерах. Это заодно упрощало и удешевляло процесс сборки.

Классическая компоновка была удобна и при обслуживании и ремонте. Расположенный продольно двигатель обеспечивал легкий доступ к большинству агрегатов. Узлы трансмиссии легко расстыковывались – заменить их можно было даже в полевых условиях. Но когда автомобиль стал действительно массовым и потребовалось размещать пассажиров, багаж и силовой агрегат в кузове небольших размеров, стало понятно: прежние достоинства оборачиваются недостатками.

Выступающий в салон трансмиссионный туннель существенно ограничивал простор в салоне, особенно на центральном месте заднего сиденья. Промежуточный вал между двигателем и ведущим мостом увеличивал массу и металлоемкость. Начиная с 50-х годов прошлого века классическая компоновка стала быстро сдавать позиции – вначале на небольших автомобилях, затем и на моделях старших классов.

Процесс отторжения классической схемы, как правило, в пользу передних ведущих колес достиг пика в 1980-е годы, а потом потихоньку пошел на спад. Такая тенденция особенно показательна для американского автопрома, где к этому времени почти полностью перешли на переднеприводную компоновку, а затем на некоторых моделях вернулись к старой доброй схеме с задними ведущими. Характерные примеры – «Крайслер-300», «кадиллаки» моделей CTS и STS.

Оказалось, задние ведущие колеса иногда предпочтительнее передних – в первую очередь на спортивных и больших солидных моделях с мощными моторами. Тут трансмиссионный туннель незначительно ограничивает вместимость салона, зато классическая компоновка обеспечивает более равномерное распределение нагрузки между передней и задней

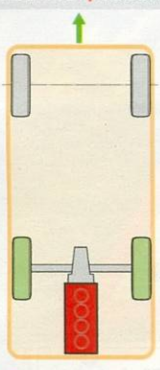
Двигатель смещен за переднюю ось, ведущие колеса задние.



Большинство моделей классической компоновки до 1930-х годов имело двигатель, сдвинутый за переднюю ось. Ныне такая компоновка предлагается только для машин с явно спортивной ориентацией. Пример – «Шевроле-Корвет» последнего поколения.

Двигатель, расположенный в базе, отнесенные к заднему дифференциалу коробка передач и раздаточная, привод на передние колеса, идущий из кормы машины. «Ниссан GT-R» на сегодняшний день – самый необычный по компоновке автомобиль.





Двигатель размещен в заднем свесе.



Западногерманские НСУ (NSU) – из числа последних европейских машин с задним расположением двигателя. В НСУ-ТТ четырехцилиндровый мотор с воздушным охлаждением установлен поперечно.

За «железным занавесом» размещенный в корме двигатель продержался дольше. На чехословацких «шкодах», например, до 1990 года. На снимке модель 120 GLS 1981 года.

осями, что положительно сказывается на управляемости машины. При резком ускорении задние колеса нагружаются – лучше сцепление с покрытием, а следовательно, более эффективен разгон. Вдобавок автомобиль не уводит в сторону при резком нажатии на газ, что свойственно мощным переднеприводным машинам с разными (из-за особенностей компоновки) по длине полуосями. Что касается склонности к заносу при потере сцепления ведущих колес с покрытием, то с этим врожденным недостатком заднеприводной схемы теперь успешно борются электронные системы стабилизации.

Приблизить развесовку по осям к идеальной можно, сместив двигатель за переднюю ось или объединив сцепление и коробку с главной передачей. Придвинутый к салону мотор улучшает управляемость. Наиболее часто эту компоновку (ее называют передне-среднемоторной) можно встретить у купе и родстеров, обычно двухместных, которым длинный капот не помеха. Примеры – «Мерседес-Бенц SLR Мак-Ларен», «Додж-Вайпер», «Хонда-S2000».

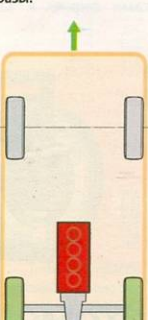
Один из последних примеров компоновки с вынесенными к задней оси сцеплением и коробкой – «Порше-Панамера». А выполненное по аналогичной схеме купе «Ниссан GT-R» имеет совершенно уникальную особенность – с задним редуктором объединена еще и раздаточная коробка, передающая крутящий момент через дополнительный вал на передние колеса.

ТЫЛОВОЕ СНАБЖЕНИЕ

Весомой альтернативой классической компоновке в 20–30-е годы прошлого века представлялась заднемоторная схема. Она давала выигрыш во вместимости кузова и компактности силового агрегата, не требовала дорогостоящих и тогда еще ненадежных шарниров равных угловых скоростей, необходимых переднеприводным машинам. Неудивительно, что одними из первых новомодную схему примерили дешевые и компактные «народные» автомобили. Кроме того, отсутствие спереди двигателя открывало широкие возможности для игры с аэродинамикой кузова. Этим в полной мере воспользовалась чехословацкая «Татра», приступившая в 1930-е годы к выпуску больших и престижных машин с расположенным в корме мотором V8 воздушного охлаждения.

Но настоящий бум в применении этой схемы случился после Второй мировой войны – в связи с огромным спросом на простые и дешевые машины. Одним из самых известных стал «Фольксваген-Жук». Никто поначалу не обращал внимания на врожденную склонность заднемоторной машины к внезапному заносу при сбросе газа, причем более резкому и неожиданному, чем у переднемоторных моделей.

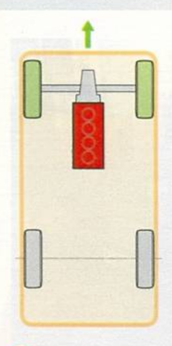
Мотор позади кокпита, в пределах колесной базы.



Довоенные гоночные болиды «Ауто-Унион» своими спортивными успехами убедили весь мир в перспективности такой схемы.

«Ламборгини» использует продольную среднемоторную компоновку с середины 1970-х годов. На фото – модель «Дьябло».





Передний привод с мотором, расположенным в базе.



Американский «Корд» 1929 года стал одной из первых серийных машин, оснащенных передним приводом. Но его трансмиссия слыла слишком ненадежной.

Семейство переднеприводных «ситроенов», напротив, оказалось весьма популярным, в первую очередь благодаря отличным (для того времени) ходовым качествам. Оно выпускалось с минимальными изменениями с 1934 по 1957 год.

Или на разгрузку передней оси при резком ускорении, приводившей, наоборот, к сносу или недостаточной поворачиваемости. Эти особенности стали проявляться на мощных машинах – «Шевроле-Корвэйр» или «Порше-356».

Всплыли трудности с охлаждением мотора. Воздушное не всегда было эффективным, не позволяло сделать удобную систему отопления салона, а переход на жидкостную схему вызывал проблемы с размещением радиатора – сзади для него часто не хватало места, вдобавок обдув в корме посредственный, а для установки спереди требовались длинные шланги. Кроме того, сокращался объем и без того небольшого багажника, зажатого колесными арками.

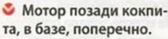
Короче, недостатков не меньше, чем преимуществ. Поэтому стоило только набрать обороты переднеприводной схеме, как машины с задним расположением двигателя стали одна за другой уходить на покой. Ныне подобная компоновка сохранилась разве что на «Порше-911», чьи создатели очень долго доводили ходовые качества своего детища до необходимого уровня, да на сверхкомпактных городских машинках вроде «Смарта» или «Таты-Нано».

У истоков создания среднемоторной компоновки, имеющей исключительно гоночные корни, стоял Фердинанд Порше. Еще в 1923 году он спроектировал «Бенц-Тропфенваген» – первый автомобиль с силовой установкой перед задними ведущими колесами. Перед войной эту схему применили на знаменитых гоночных «аутоунионах», а с конца 1950-х годов она стала общепринятой для болидов, участвующих в кольцевых гонках.

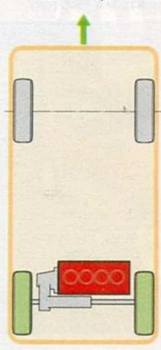
Преимущества очевидны только для мира больших скоростей. Расположенный близко к центру машины силовой агрегат обеспечивает высокую стабильность при прохождении поворотов. Распределение массы по осям меньше зависит от продольных ускорений и замедлений. И неудивительно, что такая схема использована также в большинстве суперкаров – от крохотных «лотосов» до грандиозного «Бугатти-Вейрон». Недостатки – весьма тесный, как правило, двухместный кокпит, не слишком удобный доступ в моторный отсек.

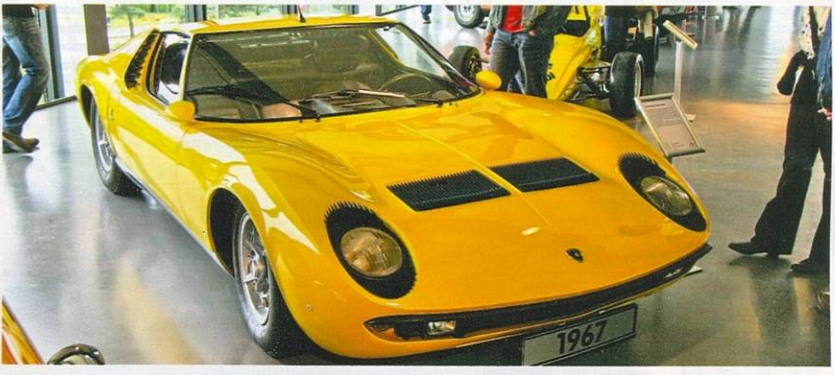
ТЯНУТЬ ПРОЩЕ, ЧЕМ ТОЛКАТЬ

Повторюсь, создание переднеприводных автомобилей долгое время откладывалось из-за сложных и дорогих шарниров равных угловых скоростей, передающих крутящий момент на ведущие колеса. Попытка применить вместо них двойные карданные шарниры была полумерой. И только с изобретением в 1920-е годы узлов типа «Рцеппа» и «Бендикс-Вейс» началась заметная эволюция переднеприводных машин.

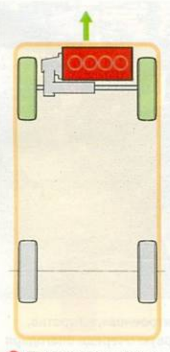


Мотор позади кокпита, в базе, поперечно.





«Ламборгини-Миура» 1966 года – первый в мире серийный автомобиль с двигателем, расположенным поперечно, но в базе.







Передние ведущие колеса, поперечное расположение двигателя.

Повальное увлечение такой компоновкой началось в 1959 году с МИНИ (тогда – «Остин-Севен»).

Поперечное расположение мотора (правда, двухцилиндрового) уже встречалось на ДКВ-F1 образца 1931 года.

Поначалу передний привод считался подходящим лишь для дорогих скоростных машин – такая схема обеспечивала более стабильное поведение автомобиля на скользких покрытиях. Ведь переднеприводная машина при проскальзывании ведущих колес стремится уйти наружу поворота, что в большинстве случаев безопаснее и предсказуемее, чем занос.

Ярким примером раннего подхода к использованию переднеприводной схемы служит американский «Корд L-29». Его продольно расположенный мотор лежит в базе, спереди к нему пристыкованы коробка передач и главная передача. Такая схема существенно увеличивала длину автомобиля, а главное – передние колеса оказывались недогруженными (на них в лучшем случае приходилось 40% массы), что вызывало пробуксовку при резком разгоне и движении в гору на скользком покрытии. Тем не менее идею установки мотора позади передней ведущей оси продолжали развивать. Перенос коробки за переднюю ось позволил немного уменьшить габариты моторного отсека (так сделали на «Ситроене-Траксьон Аван»), но не решил проблем ведущих колес. Дольше всего, вплоть до начала 1990-х, за такую схему держалась компания «Рено».

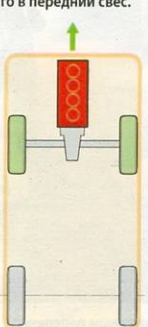
Чтобы более полно использовать преимущества переднего привода, нужно устанавливать двигатель перед ведущими колесами. Долго считали наиболее удобным продольное расположение мотора: оно обеспечивает легкий доступ при обслуживании, возможность установить крупногабаритные Р6 или V8, довольно просто реализовать полноприводную схему. Однако вскоре стало ясно, что такое расположение агрегатов оправданно лишь для крупных машин, у которых вышеописанные преимущества нивелируют серьезный недостаток – увеличенный передний свес. На сегодняшний день такой компоновки придерживаются немногие, в частности «Ауди» и «Субару».

Что касается поперечного расположения двигателя, то одна из первых машин с такой компоновкой – ДКВ-F1 1931 года. Правда, тогда речь шла о компактном двухцилиндровом двухтактнике. А первой машиной с полноценным четырехцилиндровым мотором стал знаменитый МИНИ – идеал уплотнения автомобиля. Дебют английской микролитражки удивил автомобильный мир тем фактом, что за счет поперечного расположения двигателя удалось предоставить салону и багажнику 80% общей длины машины. По такой компоновочной схеме сегодня выполнено подавляющее большинство массовых моделей. ЗР

Передний привод, продольное расположение мотора, вынесенного в передний свес.

Эта компоновка в настоящее время наиболее известна по автомобилям «Ауди». Но в 1965-м, когда она появилась на самой первой послевоенной модели этой марки, ее применяли и другие компании – «Форд», «Лянча», СААБ.

Продольное расположение мотора позволяло с минимальными проблемами создавать полноприводные модификации. «Ауди» в полной мере использовала преимущества этой схемы на первом «кваттро» в 1980 году.







Крестики-шарики

Последняя модификация «Шевроле-Нивы» выгодно отличается от предшественницы, утверждает Геннадий Емелькин.

ПО СУЩЕСТВУ

Привычный облик «Шевроле-Нивы» год назад заметно изменился. После рестайлинга многие стали воспринимать вседорожник чуть ли не как новинку. На самом же деле действительно серьезные, не косметические новшества появились совсем недавно. О них и рассказ.

С марта 2010 года ушли, наконец, в прошлое передний и задний карданные валы, связывавшие раздаточную коробку с редукторами ведущих мостов. Вместо них – валы со ШРУСами. Они несколько дороже, зато избавили трансмиссию от ненавистных владельцам «нив» крутильных колебаний и сопутствующих шумовых эффектов. Давно известно, что борьба с этими явлениями при сохранении карданных шарниров – заведомо проигрышное дело. Вызывает сожаление лишь нерасторопность завода, ведь ШРУСы в приводах передних колес на «нивах» появились свыше 30 лет назад!

Новые валы легче – для них использовали стальную трубу со стенкой толщиной 1,2 мм. Снижение массы с 6,2 до 5,2 кг при достаточной жесткости позволило дополнительно ослабить вибрации трансмиссии, особенно на скоростях за 100 км/ч. Защитные чехлы шарниров изготовлены из стойкого к задирам материала – термоэластопласта. Заметьте, новые валы можно устанавливать взамен старых.

Непривычный акустический комфорт ощутим уже на первых метрах движения машины – не слышишь щелчков, до боли в голове знакомого гула при торможении двигателем и надоедливого зуда. Невыносимым он становился к 120 км/ч, но кто-то страдал и при 65–75км/ч. Эти ощущения подкреплялись «приборами объективного контроля» – зеркалами заднего вида: картинка в них была размытая, очертания идущих следом машин лишь угадывались. Теперь она вполне четкая. Утихомирились, не зудят, не потрескивают и пластиковые детали в салоне.

Атака на шумы развивалась и с другого фронта: наконец-то заменили рукоятку рычага коробки передач. Прежняя в переходных режимах, особенно после 3000 об/мин, отчаянно дребезжала. Новейшая рукоятка – аналог той, что давным-давно стоит на рычаге управления раздаткой. Воздадим должное находчивости конструктора, подглядевшего решение на соседнем рычаге! А кто старое помянет… Ведь теперь в машине относительно тихо.

Специалисты сравнили акустические параметры двух машин – в прежнем варианте и в новом. На графике представлены кривые измене-



▲ ШРУСы вместо карданных шарниров.

▼ Внизу – новый рычаг КП с шумоглушащей рукояткой. Над ним – старый рычаг.



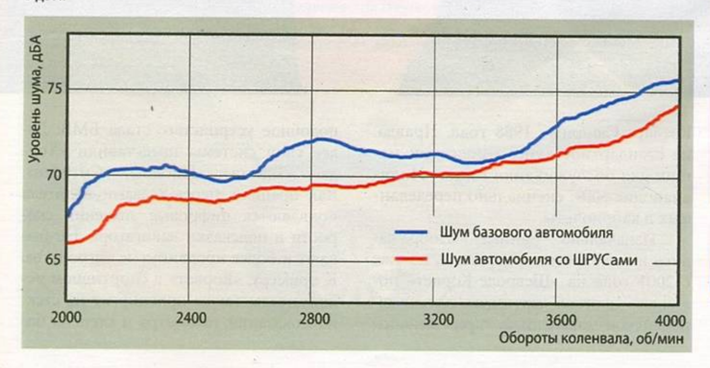
ния общего уровня внутреннего шума в дБА при ускорении автомобиля на третьей передаче с полностью открытой дроссельной заслонкой. Диапазон оборотов – от 2000 до 4000 об/мин. Заметьте, в некоторых режимах разница уровней шума достигала 3 дБА. А три децибела человеческое ухо еще как ощущает.

ЧИЩЕ ЕДЕШЬ – ДОЛЬШЕ БУДЕШЬ

В угоду экологии внесены изменения в систему управления двигателем. Он по-прежнему не знаком с электрифицированной педалью газа и электронным дросселем, однако чистота выхлопа соответствует нормам Евро IV. Довести систему помогла фирма «Бош». Прежняя программа управления, настроенная под Евро III, не позволяла двигателю при температуре 20ºC укладываться в более жесткие рамки по токсичности – с новой это получилось. Вдобавок в нейтрализаторе теперь более совершенная начинка: керамический наполнитель с повышенным содержанием драгоценных металлов и 600 ячейками на квадратный дюйм вместо четырехсот у прежнего. Внешне новая труба выглядит так же, как и в исполнении Евро III. Отличишь ее лишь по двум последним цифрам в серийном номере на корпусе нейтрализатора: для Евро III – 30, для Евро IV – 40.

Вопреки разговорам об удушении двигателя нормами Евро IV, ухудшения динамических показателей мы не заметили. Более того, выросла тяга на «низах». Стало проще трогаться на подъеме, в песке и снегу, что для вседорожника очень важно. Прежде при «просадке» до 2000 об/мин нередко приходилось переходить на низшую передачу, теперь же двигатель неплохо вытягивает и с 1800 об/мин. Иначе говоря, диапазон оптимальных оборотов мотора стал шире, можно реже переключать передачи и экономить на топливе. Будем объективны: мощность машины отнюдь не выдающаяся – и динамика разгона соответствующая. Впрочем, человек разумный, скорее всего, сочтет ее достаточной. ЗР

▼ Результаты акустических испытаний. Синяя кривая – шум в салоне автомобиля с карданными валами, красная – со ШРУСами. В пределах от 2000 до 4000 об/мин общий уровень шумов в обновленной машине ниже, чем в базовом варианте. В некоторых режимах разница достигает 3 дБА.



Не опуская глаз

Технологии и устройства, изначально разработанные для авиации, порой находят применение и на земле. Проекция данных на ветровом стекле – как раз из их числа. О прошлом, настоящем и будущем проекторов рассказывает Дмитрий Федоров.



Задача у этой системы что в небе, что на суше одна: постоянно держать наиболее важные данные в поле зрения пилота или водителя, позволяя тому не отвлекаться от дороги или цели на обзор стандартных приборов. Первым серийным автомобилем, получившим проекцию на ветровое стекло, стал американский «Олдсмобиль-Кэтласс Сюприм» 1988 года. Правда, не стандартное купе, а полсотни машин для обслуживания гонки «Индианаполис 500», специально переделанных в кабриолеты.

Изначально данные отображались в монохромном варианте, но уже с 2001 года на «Шевроле-Корвет» появилась цветная картинка. Первой европейской компанией, применившей подобное устройство, стала БМВ. Далее свои системы представили «Хонда», «Тойота», «Ниссан», «Ситроен». Как правило, перед глазами водителя появляются цифровые значения скорости и подсказки навигатора. Но бывают и более продвинутые устройства. К примеру, «Корвет» в спортивном режиме езды также проецирует на стекло показания тахометра и степень бо-



Полноцветная картинка на стекле позволит отображать знаки и конфигурации развязок максимально приближенными в восприятии к реальным объектам.

В недалеком будущем можно ожидать появления вспомогательной проекции, отвечающей за второстепенные функции: музыку, телефонный справочник и прочее.

ковых перегрузок. БМВ иллюстрирует режим работы активного круиз-контроля. А в некоторых моделях «Лексуса», «Тойоты», «Кадиллака», «Хонды» перед глазами водителей даже появляется картинка с инфракрасной камеры ночного видения.

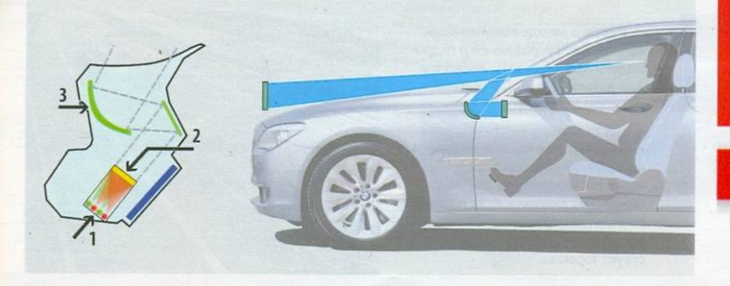
Принцип работы системы проецирования прост. В недрах панели приборов спрятан источник светового излучения, формирующий изображение на жидкокристаллическом дисплее. Далее посредством системы зеркал (одно из них, как правило, поворачивается для регулировки проекции по высоте) картинка отображается на ветровом стекле. Причем фокусировка изображения происходит на уровне передней кромки капота автомобиля – в естественном поле зрения водителя, когда он смотрит вдаль. Кстати, из-за специфики преломления и отражения световых лучей картинка раздваивается. Поэтому на ветровое стекло наклеивают изнутри специальную пленку, устраняющую этот эффект.

Более раннему появлению проекции на автомобилях мешали сложности при компоновке. Пока не изобрели компактные источники излучения (светодиоды), а также плоские жидкокристаллические дисплеи, их функции исполняли обычные телевизионные экраны с большой катодной трубкой. И если в самолетах место под громоздкий агрегат выкраивали, то в земных машинах возникали проблемы.

С внедрением лазерной техники, формирующей изображение, проекции шагнут на новый виток развития. Системы станут компактнее, так как отпадет необходимость в жидкокристаллическом экране – его заменит лазерный проектор. Преимуществ масса: лучшее, чем у любого современного дисплея, разрешение, возможность расположить источник света под любым углом, так как для лазерного пучка не важны ни фокусное расстояние, ни кривизна ветрового стекла. Кроме того, лазер потребляет на 60% меньше энергии. Новая техника позволит полнее воспользоваться красками – ведь нынешние дисплеи передают максимум четыре цвета. Это станет первой попыткой уйти от сегодняшнего символизма при подаче данных. Дублеры знаков и указателей на стекле не будут отличаться от тех, что установлены на обочинах, развязки дорог приобретут объемность, наиболее важная в текущий момент информация станет выделяться размером.

Не исключено, что появится второй дисплей, напрямую не связанный с безопасностью и отвечающий за развлекательно-информационный комплекс. Сейчас над такой системой работает БМВ. Дополнительный экран хотят расположить под углом зрения 12 градусов от основной картинки. На него будут выводить, например, настройки музыкальной системы или список телефонных номеров. ЗР

Принципиальная схема проецирования данных на стекло. Светодиоды (1) формируют изображение на жидкокристаллическом дисплее (2). Далее оно через систему зеркал, одно из которых регулируется (3), попадает на ветровое стекло.



Бош в помощь

Электронные системы активной безопасности подстрахуют в сложной ситуации и оградят от неприятных последствий. Максим Сачков, освежив старые знания, познакомился с новинками, проведя день на полигоне родоначальника ABS, TCS, ESP.

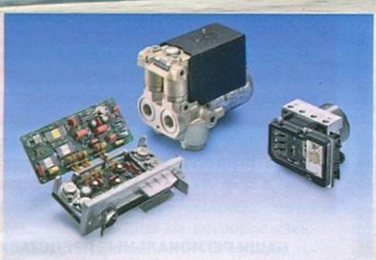
ИЗ ПОКОЛЕНИЯ В ПОКОЛЕНИЕ

Первые разработки ABS появились еще до Второй мировой войны. В 1936 году фирма «Бош» получила патент на «механизм защиты от блокирования колес для механических транспортных средств». Однако же на автомобили антиблокировочные системы серийно стали устанавливать лишь в 1978-м. Предлагаемая как опция ABS 2 поднимала цену «Мерседес-Бенца» S-класса на 2217 немецких марок.

Спустя шесть лет компанию ABS составила еще одна электронная система активной безопасности – противобуксовочная TCS (Traction Control System). При снижении сцепления шин с дорогой она сдерживала проскальзывающие колеса, используя, как и ABS, исполнительные тормозные механизмы. А в 1995 году свет увидела первая программа стабилизации ESP – электроника стала контролировать не только блокировку и пробуксовку колес, но и поворот автомобиля вокруг вертикальной оси. Иными словами, научилась распознавать занос и, управляя тормозами и тягой, гасить его.

За прошедшие со времени появления первой ESP 5.0 пятнадцать лет начинка систем активной безопасности существенно изменилась, но задачи у них остались прежними. Самое современное, девятое поколение легче и компактнее прародителей почти втрое. Новые алгоритмы и более чувствительные датчики, усовершенствованные исполнительные механизмы позволяют нынешней ESP быстрее и точнее водителя реагировать на происходящее.

ESP постепенно обрастала разнообразными программами. Например, ассистент торможения при экстренном замедлении поднимает до максимума рабочее давление, сокращая тем самым тормозной путь: у останавливающегося со скорости 100 км/ч автомобиля с такой системой он в среднем на 7–8 м меньше. ESP взяла на себя и контроль за давлением в шинах, рассчитывая его по данным о скорости вращения колес. В программу заложили также дру-





Разница между поколениями налицо: блок управления и гидромодуль ABS 2 (слева) и аналогичные детали нынешней системы – уже в одном корпусе.

Часто за первым столкновением следуют еще несколько ударов, которые оборачиваются серьезными последствиями для участников ДТП. Поэтому, если после раскрытия подушек автомобиль продолжает двигаться, ESP задействует тормоза.

гие полезные алгоритмы, повышающие безопасность и комфорт, – например, удерживание автомобиля при троганье на подъеме, контроль за скоростью при спуске, отключение электрического ручного тормоза при нажатии на газ, удерживание машины на траектории при движении с прицепом или грузом (последнее – для коммерческих автомобилей).

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПЛЮСЫ

В восьмом поколении семья ESP разрослась: в нее вошла система с приставкой Plus, а чуть позже – Premium. Основные отличия от обычной ESP – в конструкции гидроагрегатов и, естественно, в электронной части. Удалось снизить шум и вибрации, а более гибкое управление рабочим давлением не только повысило безопасность и комфорт, но и расширило функции помощника. Например, система Plus умеет просушивать тормозные диски или заранее подготавливать тормоза к экстренному замедлению, а Premium дополнит адаптивный круиз-контроль функцией stop & go.

На зимнем испытательном полигоне «Бош» близ шведского городка Вайтеуден, рядом с Северным полярным кругом, мне удалось поближе познакомиться с этими системами. На серебристом «Ауди-А4», оборудованном ESP 9 Plus, выезжаю на заснеженные спецдороги. Упражнение – имитация объезда препятствия и возвращение в свой ряд на скорости 80 км/ч. Руль в сторону, потом назад – по поведению автомобиля кажется, что под колесами мокрый асфальт, а не снег. Минимально отклоняясь от заданной рулем траектории, машина огибает воображаемое препятствие. Повторяю еще пару раз, чтобы закрепить ощущения, и пересаживаюсь на точно такую же «четверку», только с ESP 9 Premium.





Адаптивный круиз-контроль с радаром дальнего действия использован на «Порше-Панамера». Радар третьего поколения распознает не только автомобили, но и стационарные объекты, а также пешеходов. Расширился рабочий интервал – 0,5–250 м вместо прежнего 1–200 м, до 30° увеличился угол обзора.

Первая ESP 5.0 состояла из 11 элементов. В системах восьмого поколения их в полтора раза меньше. Электронный блок объединили с гидромодулем, под одну крышку поселили датчики угловой скорости и ускорений. Кстати, в ESP 9 они переберутся в электронный блок.





Основные элементы ESP: 1 – гидромодуль с управляющим блоком; 2 – датчики угловой скорости колес; 3 – датчик угла поворота руля; 4 – датчики угловой скорости поворота вокруг вертикальной оси и продольного ускорения автомобиля; 5 – блок управления двигателем.

АББРЕВИАТУРЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННОЙ СТАБИЛИЗАЦИИ

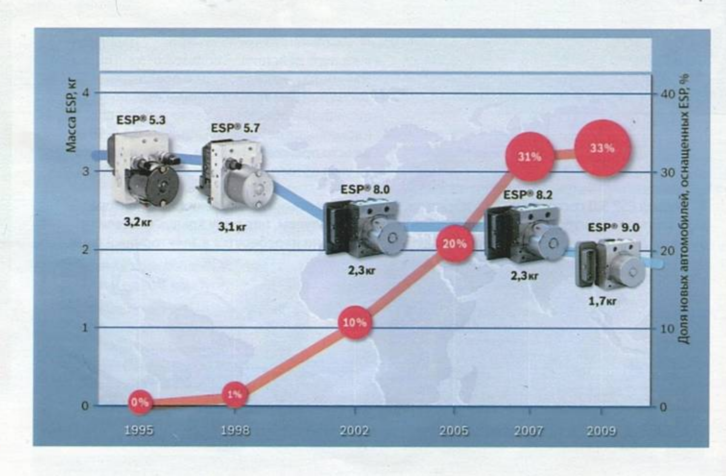
Аббревиатура	Расшифровка	Название марок
ESP	Electronic Stability Program	«Ауди», «Мерседес-Бенц», ФИАТ, «Форд», «Опель», «Пежо», «Рено», СААБ, «Смарт», «Фольксваген»
DVS	Daihatsu Vehicle Stability control system	«Дайхатсу»
VSA	Vehicle Stability Assist	«Хонда»
DSC	Dynamic Stability Control	«Форд», «Мазда»
ASC	Active Stability Control	«Мицубиси»
VDC	Vehicle Dynamics Control	«Ниссан», «Субару»
VSC	Vehicle Stability Control	«Тойота»
PCS	Precision Control System	«Джи-Эм»
PCM	Porsche Stability Management	«Порше»
DSTC	Dynamic Stability and Traction Control	«Вольво»

В отличие от ESP 9 Plus, у гидромодуля более дорогой системы не два, а шесть поршней, создающих рабочее давление в приводе тормозов. В «лосином» тесте Premium помогает чуточку точнее и тише. Хотя именно из-за этой вроде бы незначительной разницы создается ощущение, что пересел не в ту же «четверку», а в автомобиль классом выше. Кстати, в числе других преимуществ системы Premium – низкое энергопотребление, что немаловажно для дорогих моделей, напичканных современными электрическими устройствами.

НЕ ВЕРИТЕ – ПРОВЕРИМ

Исследования показали: большинство автолюбителей в России знают, что такое ABS, но об остальных системах активной безопасности слышали куда меньше. Например, с ESP знаком всего 51% опрошенных, причем две трети назвали ее среди прочего оборудования автомобиля лишь после подсказки. А ведь потребность в этих превентивных средствах защиты возникает чаще, чем во всем известных ремнях и подушках. Объяснение очень простое: они помогают предотвратить аварию, а не минимизировать ее результаты, то есть борются не с последствиями, а с причиной. Эти аргументы вам кажутся неубедительными? Вы даже считаете, что в каких-то ситуациях электроника способна навредить? Разубедить скептиков могут только цифры, полученные на испытаниях с помощью беспристрастных приборов. Поэтому группа экспертов отправляется на полигон – их отчеты читайте в ближайших номерах ЗР. **ЗР**

Эволюция систем ABS и ESP.



Поклонение истинному

Америка и создавшие ее автомобили живут своей собственной жизнью. С неведомыми россиянам моделями «Форда» познакомился Владимир Соловьев. Фото автора.

Соображения экономического свойства все чаще вынуждают ведущих мировых производителей унифицировать модельные ряды, продавать одни и те же машины под разными названиями, а порой и марками на всех континентах. «Единым всемирным автомобилем» назвал «Форд-Фокус» президент корпорации Алан Мулалли. Однако есть еще истинные американские авто, не покорившиеся всепоглощающему глобализму. Интересно было прокатиться на четырехколесных аборигенах Штатов.

НЕ ТАКОЙ

В США «Фьюжном» называют автомобиль побольше «Фокуса» – размерами примерно с «Мондео». Пять лет его выпускают в передне- и полноприводной версиях с моторами 2,5, 3,0 и 3,5 л мощностью от 177 до 266 л.с. В прошлом году появилась гибридная модификация, двигатель которой объемом 2,5 л объединили с 108-сильным электромотором. По экономичности «Фьюжн» превзошел гибридную «Тойоту-Кэмри» (модель для рынка США), его назвали лучшим автомобилем Соединенных Штатов 2010 года.

К гибридам я отношусь трепетно – в них живет тайна сосуществования познанного и непознанного. Из уважения к человеческому гению всегда нажимаю на гибридный газ благоговейно. Первые 2 км расходомер показывает меньше 4 л на 100 км. Затем пытаюсь нарушить идиллию – резко наступаю на педаль. Реакции «Фьюжна» следуют незамедлительно: машина интенсивно разгоняется, но установленный в трансмиссии вариатор рывков не допускает. Расход подскакивает до 10 л, снижается уровень заряда батареи. Через счи-



Американский «Форд-Фьюжн» совсем не похож на европейский. В нем гибридная силовая установка.



«Форд-Эскейп» – вседорожник, в котором работают те же гибридные агрегаты, что и во «Фьюжне». Его динамика впечатляет: 0–100 км/ч – за 10 с, скорость – до 170 км/ч, а расход на 100 км в городе – 7,6 л, на трассе – 6 л.

таные секунды скорость переваливает за разрешенные 60 миль в час.

Совсем не плохо живет Америка, если у нее есть большой, современный, экологичный и динамичный автомобиль за 27 тысяч долларов.

ХИЩНИК F

Фордовская серия полноразмерных пикапов – одна из самых уважаемых в Штатах. Она зародилась в далеком теперь 1948-м, пережила более десяти поколений и разошлась тиражом более 27 миллионов экземпляров. Снимаю шляпу! Широкополую, ковбойскую.

Передо мною последний отпрыск серии Raptor (в переводе – «хищник»), доведенный отделением специальных автомобилей компании SVT. Инженеры поработали на славу – подарили пикапу способность одинаково легко ездить по дорогам и бездорожью. Мне с коллегами предложили проехать по внедорожному отрезку.

Если бы я сам дважды не совершал прыжки на «Рапторе», как тот, что запечатлен на снимке, ни за что бы не поверил, что приземление может быть мягким и пройдет без последствий для автомобиля. Благодаря специально настроенным спортивным амортизаторам Fox Racing Shox и увеличенным ходам подвески «хищник» готов гнаться за добычей через буераки, овраги, не разбирая дороги. Для этого у него есть все: понижающий ряд передач, блокировки, помощник на спуске. При этом кабина оставляет седоку ту меру комфорта, какая только возможна на ухабах. В первый раз, когда меня провезли по трассе как пассажира, я это отметил. Когда же сам сел за руль, в азарте гонки неровности просто перестали существовать.

Крутой вседорожник редко бывает экономичным – бензиновый мотор «Раптора» объемом 5,4 л расходует около 20 л на 100 км пути. Но не ду-

Приборная панель гибридного «Фьюжна». Помимо скорости, главные показатели: расход топлива (средний, моментальный), запас хода до следующей заправки и степень зарядки аккумуляторных батарей. «Фьюжн» на полном баке проезжает в городе более 1100 км.

маю, что этот недостаток оттолкнет американских драйверов, да и божеская для таких машин цена – 39 тысяч долларов – не отправит фордовского «хищника» в группу вымирающих видов.

И НЕ НАДО НАМЕКАТЬ!

«Форд-Мустанг», легенда из легенд автомобильной Америки, продолжает жить и заряжать людей своей энергией. С 1964 года нашли владельцев более 9 миллионов «мустангов». Это необычайно эмоциональная спортивная машина с мощным двигателем и 6-ступенчатой «ручной» коробкой (выпускали и с автоматами), с приводом на задние колеса. Существует версия с откидным верхом.

Поездил я на двух машинах – с моторами 4,0 и 5,4 л. Обе великолепны! У той, которая послабее, ведущие колеса перестают буксовать на сухом асфальте только при переходе на четвертую передачу, а у той, что посильнее (в исполнении «Шелби»), продолжают и на четвертой. Чтобы вырваться в лидеры со старта, нужно сдерживать себя – не давить на педаль газа, дабы не допустить пробуксовки, и перейти на повышенную передачу уже примерно на 3500 об/мин… Бедные покрышки, ну и натерпелись они в тот день! После заездов на милю со старта мы проехали еще и по кольцевой трассе с прохождением поворотов веером. О, это был настоящий праздник под знаком голубого овала! (Обязан пасть к прозе жизни: цена машины – от 21 тысячи долларов.)

Последние из «мустангов» родились в 2004 году и фактически не изменились доныне. Три года назад дизайнерская студия «Италдизайн» создала прототип на тему «Мустанга». То был явный намек: не пора ли легенду «отредактировать»? Но американцам дороги собственные «мустанги», равно как и давшие им название обитатели прерий. **ЗР**



Самый мощный из «мустангов» – «Шелби GT 500». Акцентируя его превосходство, дизайнеры поместили на радиаторной решетке эмблему в виде не дикого жеребца, а кобры. Две белые полосы пробегают по капоту, крыше, багажнику, а также сиденьям, как бы призывая седоков быть настороже. Двигатель: V8, 5,4 л, 540 л.с.; максимальная скорость – 270 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 5 с.

У фордовского «хищника» рабочий ход задней подвески – 330, передней – 280 мм. С такими данными попробуй-ка на буераках вывесить колесо! Электронно-блокируемый дифференциал заднего моста не дает крутиться колесу, потерявшему опору.

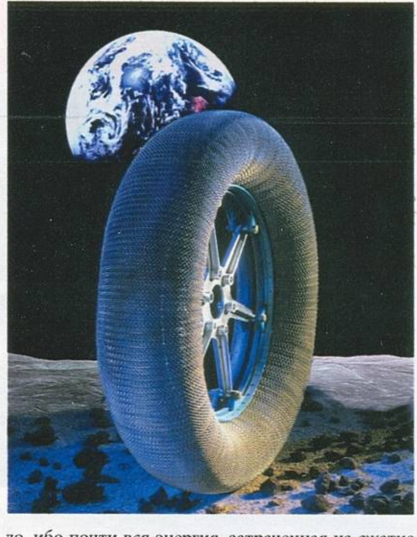
«Форд F-150 Raptor SVT» – олицетворение брутальности. Этот не боится ни песка, ни бездорожья, ни трамплинов. Длинноходная подвеска в сочетании с энергоемкими амортизаторами гарантирует плавное приземление и сглаживает серьезные неровности.

Материалы рубрики подготовил
Алексей Воробьев-Обухов

С небес на землю

Если когда-нибудь на Луне снова появится вездорожник, ему не обойтись без специальных покрышек. Их созданием озаботились в фирме Goodyear Tire & Rubber Company и создали шину, не требующую подкачки воздуха (где его взять в космосе?) и не боящуюся проколов.

Разработчики придумали инновационную и вместе с тем простую конструкцию из 800 переплетенных пружин, способную выдерживать значительные нагрузки и преодолевать большие расстояния. Испытывали новинку на земном аналоге будущего луномобиля Lunar Electric Rover на полигоне «Рок-Ярд» (Хьюстон). Оказалось, при деформации шина практически не генерирует тепло, ибо почти вся энергия, затраченная на сжатие пружин, возвращается, когда они распрямляются. Проколов лунная покрышка не боится, а если острый камень и повредит одну из пружин, так останется еще 799 целых!



Лунная шина не только бескамерная, она еще и безвентильная.

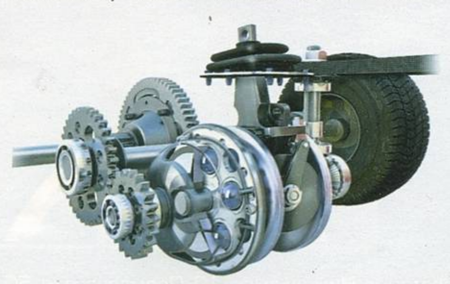


Если на Луне появится шиномонтажная мастерская, выглядеть она будет примерно так.

Новая шина настолько впечатлила специалистов, что проект специально представили на недавней выставке Day on the Hill, прошедшей в Вашингтоне, а затем на автосалоне в Женеве. Презентацию в Европе устроили с умыслом: на Луне новинка пригодится неизвестно когда, так что совсем не помешает адаптировать ее к земным дорогам и направлениям.

Когда хватает шариков

Американская компания Infinitrak (совместное предприятие, образованное MTD и Torotrak), разработала новый тип трансмиссии, которая обходится без шестеренок и ремней, сохраняя при этом лучшие качества вариатора CVT (Continuously Variable Transmission). По аналогии новинку назвали IVT (Infinitely Variable Transmission), а состоит она, по сути, из двух узлов – дискового вариатора и хитрого эпициклического редуктора, в котором и заключено основное ноу-хау. Как он работает? Каждый читатель, вероятно, хоть раз держал в руках шарикоподшипник. Так вот, этот подшипник можно рассматривать как редуктор: если зажать внешнюю обойму и вращать внутреннюю, то сепаратор будет крутиться заметно медленнее. Остается лишь снять с него крутящий момент. В IVT все происходит подобным образом, только подшипник не радиальный, а упорный: сепаратор с шариками зажат в нем между двумя дисками, заменяющими обоймы.



«Коробка передач» IVT состоит из двух основных узлов – шарикового редуктора (на переднем плане) и дискового вариатора. Интересно, что перемещением рычага управления можно не только изменять передаточное отношение, но и осуществлять реверс, то есть включать задний ход.

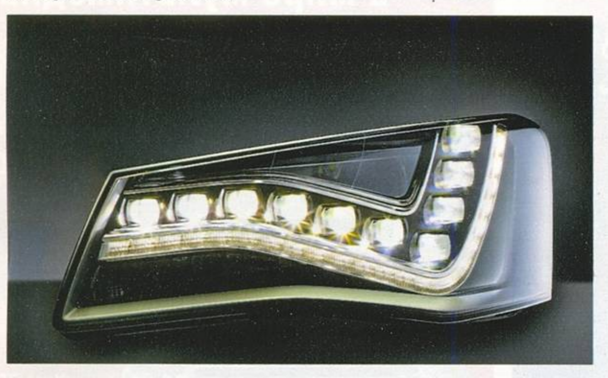
По утверждению авторов изобретения, их трансмиссия получается значительно легче, компактнее и дешевле, чем обычный вариатор – и тем более чем планетарная коробка передач.

Отметим, что IVT уже не концепт, а вполне серийный редуктор, ему найдется применение на квадроциклах фирмы… правильно, MTD.

Фары забот не доставят

Если руль в автомобиле установлен не там, где нужно, это еще терпимо, но вот если фары светят «не туда», то – незаконно. До сих пор, чтобы исправить светораспределение с «левостороннего» на «правостороннее», требовалось заменить фары «японки» другими, специально предназначенными для европейских версий авто.

Такие фары уже трудно назвать «глазками» автомобиля…



А вот владельцам «Ауди-А8» последнего поколения, выбравшим опциональные светодиодные фары фирмы Hella, проблемы при поездке хоть в Англию, хоть в Японию «не светят». Потому что эти фары могут изменять светораспределение чисто электрическим способом. Недостаток светодиодов – их ограниченный световой поток – обернулся достоинством: нужное пятно света на дороге формируется сразу десятью «микрофарами» (и заодно это придает автомобилю выразительности).

Система AFS (Adaptive Front Lighting System) в данном случае меняет световую картину включением-выключением отдельных светодиодов по команде компьютера, знакомого и с требованиями стран с левосторонним движением. Другая особенность заключена в дневных ходовых огнях: здесь впервые удалось объединить их с указателями поворота и габаритными огнями.

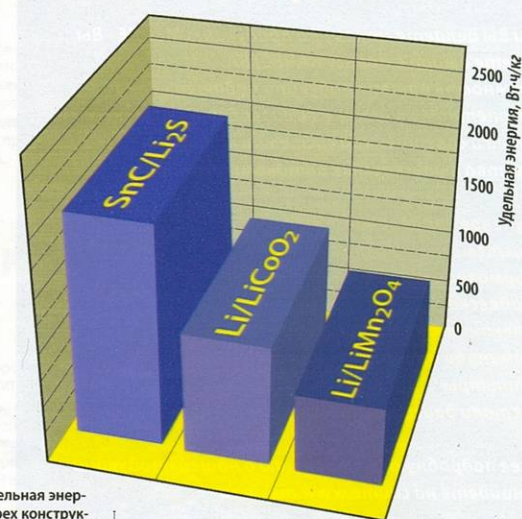
И еще одна задача для светодиодов в этом автомобиле – освещение салона. Сложные оптические элементы, расположенные на потолке, позволяют изменять цветовой тон и интенсивность подсветки в зависимости от желания и настроения пассажиров.

Больше тока!

Главным препятствием для всеобщей электромобилизации вот уже более века остается не слишком высокая энергоемкость существующих аккумуляторов. Сегодня самыми перспективными считают литий-ионные батареи, но и они не позволяют довести пробег до сотен километров без подзарядки.

Очередной шаг к увеличению емкости «электробака» авто сделали двое ученых из Римского университета – Бруно Скрозатти и Юзеф Хассун. Им удалось объединить достоинства литий-ионного аккумулятора и так называемого литий-серного. У последнего куда более высокая удельная энергия, вот только электроды со временем растворяются в электролите. Кроме того, литий обладает неприятным свойством образовывать дендриты – выросты, способные привести к короткому замыканию. Именно поэтому электроды литий-ионных батарей состоят не из металла, а из материала, который может вбирать в себя и отдавать обратно ионы лития. Таким свойством обладает, например, графит.

Новую батарею можно назвать оловянно-серно-литий-ионной. Ее отрицательный электрод состоит из композиции углерода и сульфида лития, а положительный – из наночастиц олова в углеродной оболочке. Необычен и электролит новинки: здесь это не банальный раствор, а заключенная внутри гелевой мембраны и содержащая ионы лития жидкость. Она не контактирует с электродами напрямую, что и защищает их от деградации.



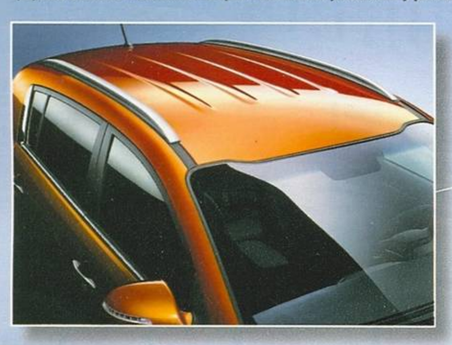
Удельная энергия трех конструкций литий-ионных аккумуляторов на основе марганца, кобальта и серы с оловом. Согласитесь, каждый шаг – это не жалкие проценты, а разы прибавки!

Удельная энергия нового аккумулятора впятеро (!) выше, чем обычного литий-ионного. Значит, батарея той же массы позволит машине пробежать, скажем, вместо 50 уже 250 километров. Это внушает осторожный оптимизм. Осторожный потому, что пока новая батарея выдерживает лишь 50 циклов, тогда как автопроизводители требуют тысячу!

Начинается с улыбки

Дизайнеры, создавшие очередной «КИА-Спортидж», наделили машину новым, необычным фирменным стилем. А чем порадуют конструкторы? Разобраться взялся Денис Арутюнян.

Прошли времена, когда «Спортидж» стремился походить на «взрослые» вседорожники, – команда дизайнеров во главе с Питером Шрайером попыталась придать кроссоверу черты спортивного автомобиля. Решетка радиатора в фирменном стиле «улыбка тигра», обтекаемые формы, сильно заваленное ветровое стекло и узкие, как у раллийной машины, боковые окна.





Поначалу машину будут продавать с одним из двух 2-литровых моторов – со 136-сильным турбодизелем или бензиновым мощностью 163 л.с. Со временем линейку силовых агрегатов пополнят 1,7-литровый бензиновый и 1,6-литровый дизельный. К ним, кстати, предложат опцию – систему «старт-стоп», которая поможет экономить топливо. Появится выбор вариантов трансмиссии: пяти- или шестиступенчатая механика, будет и автомат с шестью передачами. Привод у нового «Спортиджа», как и прежде, на передние либо на все колеса.

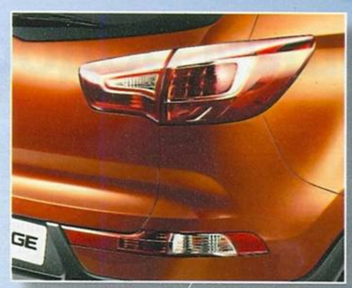
Простоватый интерьер остался в прошлом. Вместе с дорогими материалами отделки появились современная аудиосистема, штатная навигация с 7-дюймовым экраном и функцией распознавания речи, приборный щиток Super Vision с красной подсветкой (опция) и смарт-карта для открывания дверей без ключа.





Чтобы удобнее стало входить-выходить, передние сиденья опустили на 29 мм и понизили на 31 мм высоту порога.

» В качестве опции на новый «Спортидж» можно установить биксеноновые фары и светодиодные фонари.





« Чтобы улучшить управляемость и повысить уровень комфорта, корейские инженеры настроили переднюю подвеску типа «МакФерсон» для более плавной работы, а заднюю многорычажную сделали намного компактнее. Эффективно бороться с раскачкой помогут амортизаторы ASD, жесткость которых будет меняться в зависимости от качества дорожного покрытия. Не забыли и о рулевом управлении: реечный механизм с электроусилителем изменит усилие на баранке в зависимости от скорости.

» Почти все размеры «Спортиджа» увеличили: он на 90 мм длиннее и на 15 мм шире предшественника. Увы, побольше теперь и свесы: передний – на 10, а задний – на 70 мм. Уменьшили лишь две величины: кроссовер стал на 60 мм ниже и прижался к земле – вместо прежних 195 мм клиренс сократился до 170 мм, и это лишь немногим больше, чем у иных дорожных машин.



Львы с хорошей родословной

Марка «Пежо» отмечает в этом месяце 200 лет. Полная история фирмы займет несколько увесистых томов… Сергей Канунников остановился лишь на некоторых заметных вехах развития знаменитой французской марки.

Даже в официальной истории фирмы «Пежо» происхождение нынешней, известной во всем мире эмблемы описано довольно туманно. Наиболее распространенная версия: изображением льва (взят из геральдики родных краев – ЗР, 2010, № 2) метили самую высококлассную продукцию. Так повелось еще в 1850-е, когда компания, образованная в мае 1810-го (именно это событие фирма, а вместе с ней и мы отмечаем в мае этого года), выпускала самые разнообразные металлические изделия, например кофемолки и ножовки по дереву и металлу. До рождения автомобиля оставалось еще три десятилетия.

ПРЫЖКИ ПО РАСЧЕТУ

Львиный характер вполне соответствует многолетней философии «Пежо». Ведь царь зверей не только величествен и грозен. Он еще и выдержан и расчетлив – без толку прыгать и бегать не станет, а если уж наметил жертву, вряд ли упустит. Вот и братья Жан-Пьер и Жан-Фредерик Пежо в авантюры не лезли – делали то, что пользовалось устойчивым спросом, стараясь завоевать покупателей не сомнительными новинками, а высоким качеством.

За всю долгую историю компания никогда не изменяла этим принципам. В 1885-м на заводе в Су-Кре стали выпускать набирающие популярность велосипеды. А четырьмя годами позже построили трехколесный паромобиль конструкции Леона Серполле. Машину показали на Парижской промышленной выставке и выставили на гонки Париж–Лион. Паровик дошел до финиша (по тем временам – уже достижение), но Арман Пежо, внук одного из основателей компании и на рубеже веков ее руководитель, понял: будущее – за бензином.

И опять лев не пошел в неподготовленную атаку. Для первого, построенного в 1890 году, автомобиля использовали двигатель Эмиля Левассора, который, по сути, представлял собой уже проверенный, завоевавший неплохую репутацию мотор Готлиба Даймлера. В 1891-м «Пежо» выпустила, как сказали бы теперь, товарную партию – пять автомобилей. В следующем году изготовили 29 машин, в 1894-м – 34. Кстати, модель этого года имела уже стальную раму, водяное охлаждение и 3,5-сильный мотор объемом 1,03 л – передовая для конца XIX столетия конструкция.

МАЛЕНЬКИЕ, НО ВЕЛИКИЕ

Вскоре предложение фирмы, как, впрочем, и многих других в те годы, достигло десятка моделей. Но главную тенденцию времени руководство компании уловило абсолютно верно: делать недорогой, доступный многим автомобиль. «Пежо-BP1», больше известный под именем «Бебе», сделали на основе прототипов малоизвестного еще Этторе

«Пежо-Тип 4» 1892 года с мотором V2 объемом 1,03 л, развивающим при 400 об/мин 3,5 л.с.

Маленький «Пежо-Бебе» (1913–1916 годы) оснащали мотором с двумя распредвалами и водяным охлаждением.



Четырехцилиндровый мотор «Пежо-201» (1929–1937 годы) мощностью 23 л.с. конструктивно похож на «восьмерку» знаменитого спортивного «Бугатти-35».

Бугатти. Он создал очень интересный маленький автомобиль, однако собственную фирму хотел прославить куда более мощными, быстрыми и дорогими моделями. Двухместный «Пежо» массой всего 350 кг имел вполне взрослый 4-цилиндровый мотор с двумя распредвалами, развивавший 10 л.с. До 1916 года продали 3095 экземпляров. И продавали бы дальше, не помешай война. Впрочем, развитием «Пежо-Бебе» стала модель «Квадрилетт», представленная в 1920-м. Два места в ней расположили тандемом, друг за другом – так в те годы делали, чтобы автомобиль выглядел солидней. Четырехцилиндровый мотор объемом 0,67 л развивал 9,5 л.с. Трехступенчатая коробка передач стояла у заднего моста, а дифференциала для удешевления конструкции не было. На небольших скоростях с этим вполне можно было смириться.

ВСЕГО В МЕРУ

С 1920-х основное направление деятельности фирмы – машины для среднего класса: относительно недорогие, но добротные и достаточно передовые. Такими стали модели 201 и 301. На первой с 1929 года ставили 23-сильный мотор 1,1 л, а с 1934-го – 28-сильный верхнеклапанный агрегат, к созданию которого вновь приложил руку уже знаменитый Этторе Бугатти. «Пежо-301» 1932 года стал первым «Пежо» с независимой передней подвеской. Выпустив 201-ю, фирма закрепила права на трехзначные индексы с нулем посредине. И по сей день продавать машины с подобными обозначениями во Франции может лишь «Пежо».

Делая массовые, приносящие хороший доход автомобили, компания проявляла и полет инженерной мысли. В 1933-м был показан «Пежо-401 Эклипс» – кабриолет с жестким верхом, убирающимся в багажник автоматически – невиданное по тем временем решение! Мало того, такие версии нескольких последующих моделей выпускали серийно и вплоть до 1939 года изготовили около 700 экземпляров – совсем не мало для немассовых модификаций!

В 1934-м стартовал этапный для компании «Пежо-402» с очень привлекательным обтекаемым кузовом и необычными, спрятанными за решеткой радиатора фарами. Машина хоть и не обладала столь оригинальной конструкцией, как переднеприводный «Ситроен-Тракcьон Аван», но выглядела привлекательней и успешно с ним конкурировала. Развивая успех 402-го, в производство запустили более демократичные, но очень похожие по дизайну «Пежо-302» и 202. Последний выпускали (с перерывом на войну) до июля 1949 года. На базе моделей 402 и 302 строили спортивные кабриолеты, родстеры и купе, созданные совместно с инженером Эмилем Дарль'матом. Их снабжали форсированными до 70 л.с. моторами. Перед войной на «Пежо» по заказу ставили полуавтоматические электромагнитные коробки передач «Коталь», экспериментировали с легковым дизелем.



Кабриолеты с убирающейся жесткой крышей, первым из которых стал «Пежо-401» (1934–1935 годы), в середине 1930-х произвели фурор.

«Пежо-402» (1935–1942 годы) оснащали 4-цилиндровым 2-литровым мотором мощностью 55, а позднее – 58 л.с.

Используя, как правило, уже проверенные технические решения, компания делала порой и смелые шаги. В период оккупации выпускали очень необычные… электромобили. Кстати, через полвека, в середине 1990-х, фирма «Пежо» одной из первых вновь развернула мелкосерийный выпуск электроверсий моделей 106 и «Партнер».

Но вернемся в 1940-е, когда стартовал первый разработанный после войны «Пежо-203». На этой машине применяли коробку скоростей с повышающей передачей, а с 1954-го – полностью синхронизированный агрегат. Очередным прорывом в дизайне стал «Пежо-403» – первый, очень удачный плод многолетнего сотрудничества с ателье «Пининфарина». Итальянским дизайнерам удалось сделать лаконичный, скромный по декору, при этом очень гармоничный и, что не менее важно, «долгоиграющий» с точки зрения моды автомобиль. Дизайн пришелся кстати любому кузову (компания традиционно выпускала широкую гамму модификаций) – от седана и вместительного универсала до изящного кабриолета. «Пежо-403» вошел в историю и как один из первых серийных легковых автомобилей с дизелем. Дебютировала модификация 403D в сентябре 1959-го.

Еще более успешным стал «Пежо-404», выпуск которого начали в 1961-м. Кузова вновь заказали «Пининфарине». На этой модели появилась автоматическая коробка передач, впрыск топлива. Во Франции 404-е делали до 1975-го, а в Африке (последние годы лишь в виде пикапов) – до начала 1990-х. Всего изготовили более 3 млн. экземпляров!

БЕГОВЫЕ ЛЬВЫ

Отдельный том истории «Пежо» – спорт. В далеком 1913-м знаменитый конструктор Эрнст Анри создал для гоночного автомобиля двухвальный 16-клапанный двигатель. Машина с таким мотором, пилотируемая Жюлем Гу, с триумфом выиграла престижнейшие в США гонки Инди-500. Кстати, автомобиль, так и оставшийся за океаном из-за начавшейся Первой мировой войны, послужил основой для первых конструкций прославленного впоследствии американского инженера Гарри Миллера.

Чтобы создать спортивный автомобиль, вновь удививший мир, «Пежо» «взяла паузу» в несколько десятилетий. Зато какая получилась машина! Полноприводный среднемоторный «Пежо-205 Турбо 16», разработанный по инициативе Жана Тодта, как и более поздний «Пежо-405 Тур-

Первый плод сотрудничества с «Пининфариной» и первый серийный «Пежо» с 55-сильным дизелем – модель 403 (1955–1966 годы).

«Пежо-404» (1961–1991 годы) во Франции выпускали почти 15 лет с моторами мощностью 53–96 л.с., в том числе дизельными и впрысковыми.

На необычном автомобиле на базе «Пежо-404» установили 40 международных рекордов для машин с дизельными двигателями.





Электромобилей модели VLV во время Второй мировой войны построили 377.

бо 16», причислили к лучшим раллийным автомобилям 1980-х. Трижды машины, ведомые финнами Ари Ватаненом и Юхой Канкуненом, выигрывали ралли Париж – Дакар.

В 1990-е фирма «Пежо» поставляла моторы командам Формулы-1 – «Мак-Ларену» и «Джордану», строила победные автомобили для гонок в Ле-Мане. Ну а совсем недавно выставила на 24-часовые гонки «Пежо-908 HDi FAP» с дизелем V12, развивающим 730 л.с. и 1200 Н·м! Фирме, которая полвека строит легковые дизели, грех было не создать этот агрегат-шедевр.

Концепты «Пежо» последних лет демонстрируют свежий, порой, пожалуй, даже спорный дизайн, смелые технические решения. Но опрометчивых, непросчитанных шагов компания, уверен, делать не станет. Не в львином это характере… **ЗР**

Моторы дорожных версий «Пежо-205 Турбо 16» развивали 236 и 319 л.с. Мощность боевых двигателей довели до 432 л.с.







Повторение пройденного

Трудоемкость обслуживания «Шкоды-Фабия» второго поколения оценил Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

ВТОРАЯ СМЕНА

О «Фабии» первого поколения мы уже рассказывали (ЗР, 2010, № 3). Напомним, та модель в части ремонтопригодности оказалась молодцом. По правде сказать, накануне нынешнего теста опасался, что «Фабия-2» окажется более трудоемкой. На подобные мысли наводят нынешние традиции в автопроме. На деле оказалось… Впрочем, не стану забегать вперед.

Открыв капот, сразу отмечаешь столь же удачную, как и у предшественницы, компоновку. Агрегаты утрамбованы плотненько, а доступ к расходникам, щупу и заливным горловинам вполне нормальный. Разве что к масляному фильтру двигателя 1,4 л подобраться сложновато, особенно если на машине есть кондиционер – мешает компрессор. Поэтому менять фильтр проще снизу, отвернув шесть саморезов крепления и сняв штатную защиту моторного отсека. Ключ для колпачка – «на 30», для сливной пробки – «на 19».

Здесь же снизу проверяем уровень масла в механической коробке. По регламенту оно «вечное», но если все же понадобится заменить (например, попала вода, потекли сальники), то доступ к пробкам прост: сливная расположена под левым ШРУСом, а заливная, она же контрольная, – позади правого. Обе под шестигранник «на 17».

Замена антифриза тоже не предусмотрена, однако при необходимости сделать это несложно – в левой нижней части радиатора есть краник с удобным носиком. Надев на него подходящий шланг, сольете жидкость даже в емкость с узким горлышком, не расплескав ни капли. Главное – не вынимать полностью байонетный кран: повернув против часовой стрелки, выдвигаем его лишь настолько, чтобы жидкость потекла через носик.

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

На нашей машине стоит шестнадцатиклапанник BXW объемом 1,4 л – самый популярный, замечу, двигатель. Привод ГРМ здесь ременный, причем ремней два: один связывает коленвал с впускным распредвалом, попутно

Skoda Fabia	ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
ДЕБЮТ: 2007 год, Женева.	
КУЗОВА: хэтчбек, универсал (комби).	
ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,2 л, 60 и 70 л. с.; 1,4 л, 75, 86 и 101 л. с.; 1,6 л, 105 л. с.; дизельные – 1,4 л, 70 и 80 л. с.; 1,9 л, 105 л. с.	
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, A6.	
ПРИВОД: передний.	
КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Ambiente, Sport, Elegance.	
ЦЕНА В ФЕВРАЛЕ 2010 г.: от 379 000, 424 000, 464 000, 474 000 рублей, соответственно.	

вращая помпу, а второй – шкивы распредвалов (на впускном валу их два). Помимо ремней, в приводе крутятся четыре ролика: два с полуавтоматическими натяжителями и два обкатных (последние «облизывают» длинный так называемый главный ремень). В общем, механизм непрост. А четкого регламента его обслуживания нет! После 60 тыс. км или через три года предписано лишь проверить состояние привода и далее делать это ежегодно или через каждые 15 тыс. км. Впрочем, это несложно: верхний кожух, прикрывающий привод, закреплен двумя удобными защелками. Отстегнув их, снимаем кожух и внимательно осматриваем ремни. Признаков отслаивания корда и трещин у основания зубьев быть не должно! При малейшем подозрении ремни меняем, обязательно со всеми роликами. С помпой поступаем так же: если есть намек на люфт или закусывание подшипников, меняем не раздумывая. Если упустите момент, то заклинивший водяной насос срежет зубья ремня – и тогда встречи поршней с клапанами не избежать.

Перво-наперво ослабляем болт шкива коленвала. Порой это непросто, поскольку крепеж сильно прикипает и отвернуть его удается лишь ударным гайковертом. Такой инструмент есть почти во всех шиномонтажах, поэтому, если болт не пошел, съездите в ближайший и попросите механиков стронуть норовистый крепеж. После этого умеренно затяните болт, чтобы, вернувшись к месту ремонта, смогли вывернуть его обычным ключом.

Теперь снимаем поликлиновый ремень: ключом «на 15» поворачиваем автоматический натяжитель по часовой стрелке и фиксируем его, вставив в отверстия на подвижном и неподвижном секторах чеку – штифт диаметром 4 мм (подойдет обычный гвоздь). Далее вывешиваем силовой агрегат, например, домкратом под картер через деревянный брусок (чтобы равномерно распределить нагрузку) и, вывернув крепеж, снимаем правую опору. Совместив метки, снимаем шкив коленвала и нижний кожух привода. С одним из болтов, расположенным впритык к автомату натяжителя, придется повозиться – не любой инструмент пролезет в столь узкую щель.

Меток на распредвалах нет, их заменяют технологические отверстия в зубчатых шкивах, которые должны совпасть с ответными лунками на головке блока. Конструкторами задумано, что в эти отверстия будет вставлено приспособление, фиксирующее шкивы. Вот только где же его взять, если решились на самостоятельную замену ГРМ? Изготовить – благо это несложно! В качестве штырей сгодятся обычные сверла диаметром 8 мм, а чтобы они встали ровненько, параллельно друг другу, свяжем их через кондуктор – стальной брусок с двумя строго параллельными отверстиями диаметром 8 мм и межцентровым расстоянием 48 мм. Чем брусок толще, тем лучше, лишь бы кондуктор можно было легко надеть и снять. А снимать в процессе работы придется, иначе не просунешь ремни.

Со сборкой трудности вряд ли возникнут, ведь с положением валов теперь не ошибешься. Ремни тоже натянете, как положено, правда, при условии, что стрелка на подвижном секторе полуавтоматического натяжителя четко совпадет с мушкой на неподвижном. Прежде чем закрывать привод кожухами, проверните коленвал на несколько оборотов, чтобы ремни нормально улеглись на шкивы, и проверьте все метки еще раз.

СТОЛОВЫЕ ПРИБОРЫ

С заменой воздушного фильтра все просто: выкручиваем пять саморезов крышки и, приподняв передний край, выдвигаем ее на себя, высвобождая задние упоры. Чтобы при сборке крепеж пошел по старой резьбе, а не нарезал новую, сначала поверните каждый саморез против часовой стрелки, чтобы почувствовать заход резьбы, и только затем закручивайте.

Для замены свечей снимаем пластиковую накладку клапанной крышки, выкрутив четыре винта под «Торкс-30». Индивидуальные катушки просто сидят внатяг – их вынимаем, подцепив загнутой шлицевой отверткой или обычной столовой ложкой. Только будьте аккуратны, чтобы не расколоть катушку или пластиковую постель, ее ориентирующую. Свечи – под ключ «на 16».

Замена лампочек в фарах легка и приятна. Патроны поворотников – с удобными захватами, полости секции головных и габаритных ламп прикры-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	4950
Передний бампер	7920
Блок-фара (галоген)	6270
Капот	10 730
Фильтр масляный/воздушный/топливный*/салонный	410/990/1490/990
Свечи зажигания, комплект	1650
Индивидуальная катушка зажигания (1 шт.)	1980
Комплект привода ГРМ (два ремня, четыре ролика) + + помпа + антифриз 1,5 л	9900+4950+580
Ремень поликлиновый	1900
Автомат натяжителя поликлинового ремня	3530
Тормозные колодки передние/задние дисковые (барабанные)	3300/2640 (4950)

* Со встроенным регулятором давления.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	60 (4)*
Топливный фильтр	60 (4)
Фильтр салона	30 (2)*
Свечи зажигания	60 (4)*
Ремень привода навесного оборудования	–**
Масло в МКП/АКП	–***
Жидкость ЭГУР	–**
Антифриз в системе охлаждения	–**
Жидкость в приводе тормозов	(2)

* Проверка состояния каждые 15 тыс. км.
** Проверка каждые 30 тыс. км; замена по состоянию; долив по необходимости.
*** Проверка уровня – каждые 60 тыс. км; доливать по необходимости.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	750
Замена масла и фильтра двигателя	750
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	300/450/300
Замена свечей зажигания	600
Замена привода ГРМ/ГРМ и помпы	3150/4200
Замена ремня навесных агрегатов	450
Замена охлаждающей жидкости	900
Замена масла КП (механика/автомат)	1200/2400
Замена тормозных колодок передних/задних дисковых (задних барабанных)	1050/1050 (2100)
Нормочас	1500

* На некоторые работы, проводимые в рамках планового ТО, цена может быть вдвое ниже.

Если машина с кондиционером, подобраться к масляному фильтру проще снизу, сняв защиту моторного отсека. Момент затяжки колпачка картриджа – 25 + 5 Н·м.

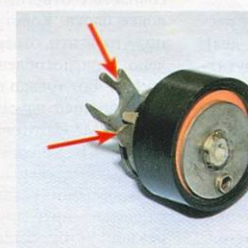




Автоматический натяжитель поликлинового ремня отводим за болт ролика и фиксируем чекой – на нее указывает зеленая стрелка. Красная – на труднодоступный болт кожуха привода ГРМ.

Таким приспособлением для фиксации шкивов распредвалов пользуются дилеры. Изготовьте подобное, если решитесь сами менять привод ГРМ.





Роликов с полуавтоматическим натяжителем в приводе ГРМ – два, по одному на каждый ремень. Важно, чтобы после установки натяжителя стрелка совпала с мушкой.

Элемент воздушного фильтра можно сориентировать только в одном положении. При установке крышки проследите, чтобы приливы в задней части четко вошли в захваты на корпусе.





Катушки вынимайте осторожно, не налегая на рычаг инструмента. Разъем можно не отсоединять – лишь освободите проводку из зажимов (на один из них указывает стрелка).

Чтобы добраться до салонного фильтра, снимите пенопластовый щиток (показан стрелкой). Если при сборке выпадают ползуны лючка, значит, он не сел на место.





Столь хороший доступ к лампам фар на современных машинах встретишь нечасто. Но все же колодец «габарита» (показан стрелкой) могли бы сделать менее глубоким.

Чтобы подобраться к тыльной стороне противотуманки, выньте решетку из бампера. У этой простоты есть и слабая сторона: бывает, фары воруют.





Полностью снимать фонарь, как на фото, вовсе не обязательно. Достаточно отодвинуть его от крыла (длина проводки позволяет) и заменить лампу «на весу».

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Удобные щуп и сливная пробка	3,5
	– Затруднен доступ к масляному фильтру на авто с кондиционером	
Замена воздушного фильтра	+ Хороший доступ к саморезам крышки корпуса, понятная ориентация фильтроэлемента	3,5
	– Туговата резьба саморезов	
Замена топливного фильтра	+ Элемент вне бака, магистрали с легкосъемными наконечниками	4
	– Для замены нужна смотровая канава	
Замена свечей зажигания	+ Индивидуальные катушки без крепежа	3,5
	– Велико усилие посадки катушек, при демонтаже можно расколоть их или пластиковую постель-направляющую	
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автоматический натяжитель	4,5
	– Неудобно вставлять фиксирующую чеку: обзор перекрывает рука, отводящая натяжитель	
Замена привода ГРМ	+ Есть шпонки в соединении валов со шкивами	3
	– Привод сложнее обычного, нужно приспособление для фиксации шкивов распредвалов	
Замена ОЖ двигателя	+ Замена регламентом не предусмотрена; удобный краник на радиаторе	4
	– Если не стравить давление в системе, можно пролить ОЖ	
Замена масла в МКП	+ Замена регламентом не предусмотрена	4,5
	– Есть сливная и заливная пробки	
Замена тормозных колодок	+ Не спутаешь наружную и внутреннюю колодки в переднем механизме	3,5
	– Для замены задних колодок в барабанном механизме порой проще снять ступицу	
Замена салонного фильтра	+ Приемлемый доступ	4,5
	– Приходится принять неудобную позу при работе	
Замена ламп в фарах и фонарях	+ Отличный доступ к лампам фар	4
	– Туговата посадка патронов габариток в фарах; фонари надо снимать	
Замена ламп противотуманок	+ Хороший доступ, длинная проводка	4,5
	– Обычно в зоне работ много грязи	

* Авто с мотором BXW (1,4 л) и МКП в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в 4 балла по 5-балльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

ты легкосъемными резиновыми колпачками. Здорово! Вот только патрон «габарита» сидит туговато, а ухватиться за него можно лишь двумя пальцами – уж больно узок и глубок колодец корпуса. Если не обладаете мощной хваткой, поборите соблазн тянуть за проводку (ее недолго оборвать) и изготовьте простейшее приспособление, например, из старой столовой вилки. Отломив пару зубьев, оставшуюся пару раздвигаем так, чтобы между ними было расстояние 8 мм, и загибаем кончики по форме крючков. Их вводим в пазы на патроне и теперь без труда его вытягиваем.

А вот с фонарями, которые для замены ламп надо снимать, «Фабия-2» сделала шаг назад. Еще и потому, что скользкий болт-барашек крепления фонаря отвернет не каждый и, скорее всего, полезет за отверткой (в шляпке болта есть шлиц).

Выходит, традиции соблюдены! Ведь, с одной стороны, модель переняла лучшие черты предшественницы (ГРМ в расчет не берем, мотор 1,4 л ставили и на прежние «фабии»), а с другой – продолжила модную тенденцию: для замены задних лампочек нас деликатно подталкивают к фирменному сервису. ЗР

Благодарим компанию «Атлант-М Тушино» за помощь в подготовке материала.



Точка кипения

Верная примета жаркого лета – кипящие в пробках «чайники». Как не составить им компанию, расскажет Владимир Арбузов.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Взглянем на схему. Когда мотор еще не прогрет, охлаждающая жидкость циркулирует по малому кругу системы охлаждения: из блока в головку, далее по шлангу **7** к термостату **8**. В это время его основной клапан закрыт, а открыт клапан малого круга, поэтому жидкость возвращается к насосу **9** и в блок. Режим прогрева исправного двигателя недолог (обычно несколько минут), и вскоре температура достигает расчетного значения. Следят за ней несколько автоматических устройств. Обычно это вентилятор и термостат, но бывают и более сложные конструкции. Термостат реагирует на высокую температуру – открывает основной клапан, одновременно закрывая клапан малого круга, и жидкость по шлангу **5** уходит в радиатор. Отдав лишнее тепло набегающему потоку воздуха и несколько остыв, она возвращается по шлангу **6** в водяной насос и снова в рубашку охлаждения двигателя. Большой круг замкнулся. Однако часть времени жидкость циркулирует одновременно по обоим кругам. Регулирует потоки термостат, следя за температурами на выходе из головки блока и радиатора.

Термодинамический КПД двигателя тем выше, чем сильнее он нагрет,

РАДИАТОР

Если он с пробкой, проверим ее герметичность. Подтекать не должна, иначе не исключено, что давление в системе атмосферное – и тосол кипел при вполне рабочей температуре мотора! Это же касается пробки на расширительном бачке. Прохудился радиатор – добавятся новые вопросы: где течет, можно ли починить? Бывало, его латали эпоксидными составами, холодной сваркой, автошпатлевкой, сырой резиной и т. д. Конечно, не всякую течь удается законопатить. Тогда проще снять пробку радиатора и ехать, доливая по мере надобности воду.
Если течи нигде нет, проверим чистоту поверхности радиатора. Грязь снаружи, как шуба, мешает свободному проходу воздуха через соты, и жидкость просто не успевает остыть. Пока нагрузка на двигатель невелика, чумазый радиатор худо-бедно с делом справляется, но стоит дать газ – температура ползет вверх. Грязь придется убрать – например, размыть струей воды. Здесь главное – не перестараться с напором, чтобы не помять соты.

ВЕНТИЛЯТОР

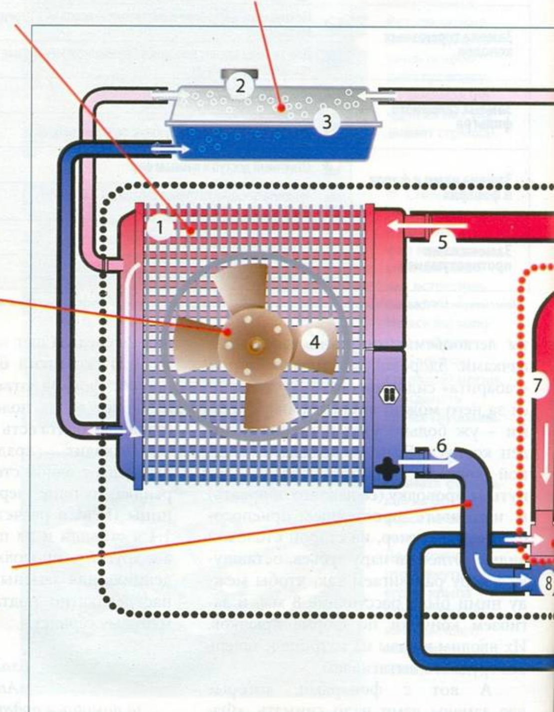
Если автомобиль буксует на месте, а вентилятор не включается, двигатель перегреется даже в мороз. Летом – тем более. На старых машинах в этой ситуации замыкали контакты термодатчика включения вентилятора. Не помогало – разбирали реле и соединяли его контакты или просто подключали вентилятор напрямую.
На современном автомобиле с электронной системой управления двигателем снимем разъем с датчика температуры, который работает на контроллер, – при включенном зажигании вентилятор будет вращаться постоянно. Сгорел электромотор – придется заменить его или ехать «со всеми остановками», время от времени давая мотору передышку для охлаждения.

ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

Если жидкости в системе мало, перегрев гарантирован: в головке блока воздух, она почти не охлаждается. Блок цилиндров и головка расширены неравномерно – начинают коробиться. А если пузыри окажутся в насосе, тот теряет напор или вовсе отказывает. Но куда ушла жидкость? Проверим уровень масла – не исключено, что пробита прокладка головки блока и в картере вместо масла серая эмульсия. Без крайней необходимости ехать на ней нельзя! Лучше уж на буксире.
Надорванный шланг забинтуйте изоляционной лентой. А чтобы она, нагревшись, не разматывалась, закрепите шпагатом или вязальной проволокой. Если шланг порван поперек, можно вырезать из консервной банки полоску жести, свернуть трубкой, вставить в нее концы, состыковать – и тоже изолировать. Тут выручат медицинский пластырь, бинт, жгут из аптечки, листовая резина и т. д. А чтобы заплатка не отвалилась, надо убрать избыточное давление в системе, сняв пробку, и ехать, следя за температурой и доливая воду.

РАСШИРИТЕЛЬНЫЙ БАЧОК

Бывает, трескается расширительный бачок. Отремонтировать его на обочине почти невозможно – вряд ли у вас в машине случайно окажутся все нужные материалы и инструмент: электрофен или паяльник. Пусть уж система дышит через эту прореху, а мы просто добавим воды и потихоньку поедем, стараясь не кипеть.



Зависимость температуры кипения воды от давления в системе. Желтая зона – рабочие давления.



однако по ряду причин конструкторы вынуждены это ограничивать – перегрев неминуемо приведет к поломке мотора. Температуру охлаждающей жидкости современных двигателей стараются поддерживать на уровне около 100°С, что при атмосферном давлении близко к точке кипения. Закипание же в системе охлаждения крайне нежелательно: пар резко ухудшает теплоотвод. И хотя в закрытых системах, с давлением выше атмосферного, жидкость кипит при более высоких температурах, от перегрева это не спасает. Более того, при резкой разгерметизации кипение становится столь бурным, что жидкость в секунды вылетает наружу!

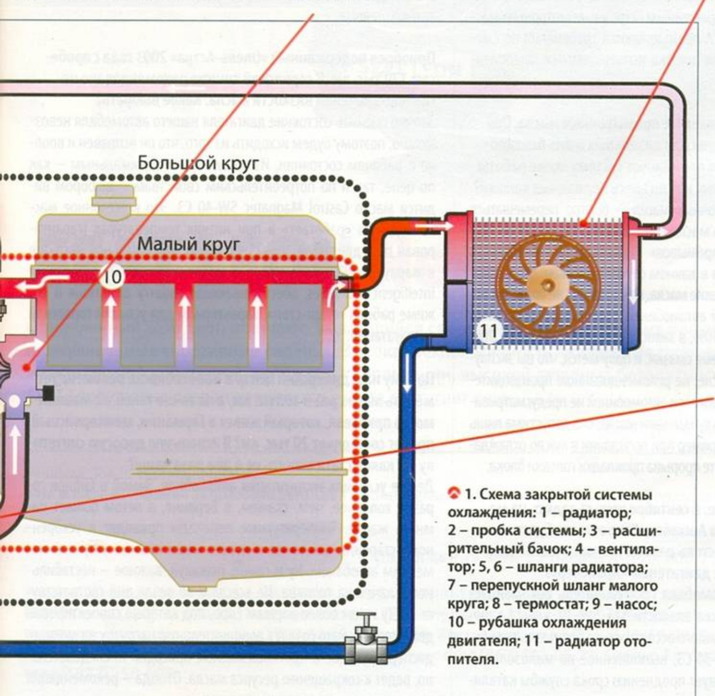
Если стрелка указателя температуры прочно обосновалась в красной зоне шкалы, а тем паче когда из-под капота повалил пар, важно не паниковать, не глушить мотор посреди шоссе! Следует съехать на обочину, открыть капот и выключить зажигание. Пробку системы не трогать: машине это не поможет, а получить ожоги от фонтана перегретого тосола – легко! Через минуту-две снова завести мотор – пусть насос прокачает жидкость. И так несколько раз, пока она не остынет градусов до 95. Это уменьшит риск коробления деталей. Спешить уже некуда, поэтому спокойно обдумаем дальнейшие действия.

ЖИДКОСТНЫЙ НАСОС

Если он приводится вместе с генератором, то при разрыве ремня вспыхнет красная лампочка разрядки батареи. Сразу ясно – ставим запасной ремень или припоминаем «советы бывалых» на эту тему: сплетаем аналог из колготок, буксировочного троса и т. п. Если насос работает от привода ГРМ, разрыв ремня перегревом не грозит – раньше остановится мотор. Но ведь возможна поломка самого насоса! Можно его проверить, сжав шланг 5 при работающем двигателе и дав газу. Есть напор – хорошо. Еще надежнее снять шланг подогрева дроссельного узла и пустить двигатель. Есть струя – насос работает.

ОТОПИТЕЛЬ

Радиатор отопителя постоянно соединен с рубашкой двигателя и тоже способен помочь его охлаждению. Для отвода максимума тепла стекла дверей нужно опустить и включить обогрев на полную мощность – не важно, с климат-контролем машина или с примитивной печкой. Но если мотор кипел, отопитель может и сам отказать – из-за газовых пробок. Иногда их изгоняют, просто сжимая шланги рукой и отпуская – и тем самым заставляя жидкость пульсировать. Но возможны и осложнения. Так, некоторые «самары» удавалось избавить от воздуха, лишь подняв на полметра передок!



1. Схема закрытой системы охлаждения: 1 – радиатор; 2 – пробка системы; 3 – расширительный бачок; 4 – вентилятор; 5, 6 – шланги радиатора; 7 – перепускной шланг малого круга; 8 – термостат; 9 – насос; 10 – рубашка охлаждения двигателя; 11 – радиатор отопителя.

ТЕРМОСТАТ

На нашей схеме красными точками показана условная граница малого круга, а черными – большого. Случается, что после холодного пуска мотора термостат клинит на малом, тогда перегрева ждать недолго! Об этом сообщит холодный радиатор и его нижний шланг. Термостат иногда «оживляют», резко постучав по корпусу ключом или отверткой. Попробуем. Не вышло – мотор все же закипел? Тогда снимем с дроссельного устройства шланг подогрева, чтобы выпустить воздух из рубашки охлаждения. Из радиатора и отопителя он уйдет по пароотводным шлангам в расширительный бачок. Через него же заполним систему водой. Затем включим в полную силу отопитель, откроем окна, чтобы самим не поджариться, и, следя за температурой, тихонько поедем.
Если путь неблизкий, есть более радикальный рецепт. Когда корпус термостата разборный, можно выкинуть его внутренности, а выход на малый круг заглушить деревянной пробкой. В неразборном термостате – решительно выломать клапаны плоскогубцами и тоже заглушить малый круг. Это непростая операция, зато обеспечит циркуляцию жидкости по большому кругу и позволит ехать «на все деньги»!

Ни капли лишнего

Чтобы двигатель успешно выдержал интенсивные летние нагрузки, включая температурные, надо продуманно подойти к выбору масла. Поможет в этом Аркадий Марков, технический менеджер «Castrol Россия». Кстати, его ответами мы возобновляем знакомую многим рубрику.



«Castrol Россия»



АРКАДИЙ МАРКОВ, технический менеджер

Езжу на своей «Нексии» только летом. Годовой пробег не превышает 2 тыс. км, что намного меньше рекомендованного заводом для смены масла. Поэтому сомневаюсь – так ли необходимо менять его ежегодно? Каких последствий стоит опасаться, если делать это реже, например раз в два года?

Мы рекомендуем придерживаться установленных заводом-изготовителем интервалов. Дело в том, что масло в двигателе активно контактирует с картерными газами и неминуемо окисляется (стареет). Процесс этот идет постоянно, даже при неработающем двигателе, поэтому производители не гарантируют сохранения всех потребительских свойств продукта по истечении определенного времени и рекомендуют своевременно его заменять.

У меня «Форд-Фокус» с пробегом 35 тыс. км. При очередной замене масла вместо нынешней минералки хочу залить синтетику. Нужно ли при этом тщательно промывать систему смазки? Если да, то как правильно это сделать?

Нет, не нужно. Чисто синтетических масел не бывает, термины «синтетика» и «минералка» условны. Пакет присадок допускает присутствие небольшого количества активных компонентов, содержащихся в несливаемом остатке отработанного масла. К тому же ко всем современным марочным моторным маслам стандартов API и ACEA предъявляются требования по смешиваемости с некоторыми широко используемыми компонентами моторных масел.

В продаже есть так называемые промывочные масла. Они якобы одинаково пригодны для дизельных и для бензиновых двигателей и хорошо промывают систему после работы на любом масле. Так ли это, нет ли здесь подводных камней?

Основная задача промывочных масел – быстро перемешаться с остатками отработанного масла и вывести его из двигателя. Поэтому главное качество «промывок» – высокая диспергирующая способность. Тип двигателя в данном случае не важен. Что касается подводных камней, то такие масла, как правило, не проходят испытаний у производителей автомобилей. При промывке же часть промывочного масла (до 10%, в зависимости от конструкции ДВС) неизбежно остается в системе смазки, и получается, что вы эксплуатируете двигатель на масле, не рекомендованном производителем. Заметим, что производители автомобилей не предусматривают промывку системы между сменами масла, она допустима лишь в экстренных случаях, например при попадании в масло охлаждающей жидкости в результате прорыва прокладки головки блока.

Живу в Санкт-Петербурге, в сентябре хочу съездить на машине к родственникам в Ашхабад. Какое масло будет наиболее подходящим при столь разных климатических условиях для моей «Волги» с двигателем «Крайслер»?

В двигателе вашего автомобиля производитель рекомендует использовать масло класса вязкости SAE 5W-30, класса качества не ниже API SJ. Из нашего ассортимента оптимальным будет Castrol Magnatec 5W-30 C3, выполненное по малозольной технологии, что способствует продлению срока службы каталитического нейтрализатора.

Одни утверждают, что потемнение масла вскоре после замены – признак его высоких моющих свойств и опасаться изменения цвета не следует. Другие – что синтетика не темнеет даже после довольно долгой работы. Где истина?

Любое моторное масло темнеет в процессе эксплуатации. На скорость потемнения влияют два фактора: тип базового масла и его моющая способность. Синтетическое само по себе светлее, чем минеральное, и, кроме того, обладает лучшей стойкостью к высоким температурам и окислению, поэтому дольше сохраняет свой начальный цвет. Чем выше моюще-диспергирующая способность, тем быстрее свежее масло перемешается с остатками отработки и потемнеет. На скорость потемнения масла влияют также качество топлива (чем оно «грязнее», тем быстрее темнеет масло, насыщаясь смытым с деталей ЦПГ нагаром) и условия эксплуатации автомобиля. В городском режиме, с частыми разгонами-торможениями и работой двигателя на неустановившихся режимах, масло активно насыщается продуктами сгорания топлива. Таким образом, потемнение моторного масла – это естественный процесс, скорость которого зависит от типа масла и внешних факторов. А вот изменение консистенции продукта должно насторожить автовладельца.

Приобрел подержанный «Опель-Астра» 2003 года с пробегом 120 тыс. км. В сервисной книжке рекомендовано несколько значений вязкости масла. Какое выбрать?

Заочно оценить состояние двигателя вашего автомобиля невозможно, поэтому будем исходить из того, что он исправен и вполне в рабочем состоянии. Из наших масел оптимальным – как по цене, так и по потребительским свойствам – выбором видится масло Castrol Magnatec 5W-40 C3. Это всесезонное масло надежно «работает» и при низких температурах (гарантирован пуск двигателя до –25°С), и при максимальной нагрузке в жаркую погоду. Кроме того, в масле реализована технология Intelligent Molecules, обеспечивающая защиту двигателя в режиме работы «старт-стоп», характерном для условий городской эксплуатации.

Почему наш дилерский центр в Новосибирске рекомендует менять масло раз в 10 тыс. км, а на точно такой же машине моего приятеля, который живет в Германии, межсервисный пробег составляет 20 тыс. км? Я использую дорогую синтетику – с какой стати менять ее в два раза чаще?

Дело в условиях эксплуатации автомобиля. Зимой в Сибири гораздо холоднее, чем, скажем, в Берлине, а летом бывает намного жарче. Температурные перепады приводят к ускоренному старению масла, да и дороги наши обычно уступают немецким автобанам. Ну и самое, пожалуй, важное – нестабильность качества топлива. Не всегда и не везде оно соответствует ГОСТу и тем более нормам Евро, под которые спроектирован двигатель. Все это создает дополнительную нагрузку на моюще-диспергирующие и противоизносные присадки и, следовательно, ведет к сокращению ресурса масла. Отсюда – рекомендация уменьшить межсервисный интервал.

Искусственное дыхание

Геннадий Емелькин и технический эксперт компании «АмЕвро» Сергей Газетин продолжают обзор методов и средств «некомпьютерной» диагностики двигателя.

Если кто-то скажет, что впускной и выпускной тракты двигателя просты, как труба самовара, – Бог ему судья. В этих системах тоже случаются замысловатые неисправности, поиск которых требует и терпения, и навыков. Условия работы этих трактов связаны с режимами двигателя – и меняются в широких пределах. В движении по городу дроссельная заслонка, как правило, едва открыта либо вовсе закрыта (холостой ход). Расход воздуха, ограниченный малыми зазорами заслонки и регулятором холостого хода, невелик – сопротивлением впускного тракта можно пренебречь. Другое дело интенсивный разгон. В этом режиме сопротивление воздушного тракта зависит от состояния воздушного фильтра, а порой и от наличия посторонних предметов, оказавшихся в приемнике воздуха! Известны более коварные варианты, когда сопротивление неожиданно увеличивалось из-за схлопывания впускных пластиковых гофров, поврежденных или деформированных при неумелом техническом обслуживании.

Исследуя сопротивление впускного тракта, применяют уже знакомый вам вакуумметр (ЗР, 2009, № 12). При движении с полностью открытой дроссельной заслонкой разрежение в коллекторе близко к нулю. Допустимой считается величина 3–5 мПа, иначе необходимо проверить не только состояние воздушного фильтра, но и полноту открытия дросселя, а вдобавок – внимательно осмотреть все элементы впускного тракта.

С негерметичностью впускного тракта (а точнее, с подсосом «забортного» воздуха) сталкиваются многие, и даже опытные диагносты не всегда справляются с этой ситуацией. Одна из причин в том, что дефект бывает плавающим – проявляется, например, только на холодном или очень горячем двигателе. При подсосе воздуха между ДМРВ и цилиндрами двигателя состав смеси в них обеднен – двигатель работает неустойчиво. Заметно это на холостом ходу, когда массовый расход лишнего воздуха сопоставим с расходом через ДМРВ.

Широко известен простой способ поиска места, где подсасывается воздух: при работе двигателя на холостом ходу на подозреваемый участок впускного тракта капают бензин, дизтопливо, очиститель карбюратора и т. п. Если режим работы изменился, значит, здесь и ищи дырку – дополнительное горючее через нее попадает в цилиндры. Обычно, особенно на малолитражных двигателях с простой конфигурацией впускного тракта, этот метод себя оправдывает. Но он пожароопасен, а для сложных конструкций неудобен – найти место подсоса удается не всегда. Альтернативный и очень эффективный способ поиска – нагнетание дыма в полость впускного тракта.

Двигатель при этом не работает, а к впускному тракту через эластичный переходник подключают генератор дыма, в котором нагревают и испаряют особую жидкость. Такая методика позволяет обнаружить даже самые незначительные каналы подсоса воздуха – негерметичность уплотнений масляного щупа и нижних уплотнительных колец форсунок, износ осей дроссельных заслонок или заслонок системы изменения геометрии впускного тракта и т. п.

Подсос воздуха в выпускном тракте случается значительно чаще, чем во впускном коллекторе. Оно и понятно: изнутри действуют высокие температуры и агрессивные продукты сгорания, а снаружи – разнообразные реагенты с дороги, грязь, песок и т. п. Добавим к этому температурные деформации при богатейшем спектре вибраций.

И если негерметичность глушителя после нейтрализатора и датчика кислорода «всего лишь» искажает показания газоанализатора и добавляет хлопот диагносту, то любой, даже незначительный подсос воздуха между двигателем и датчиком кислорода способен полностью дезориентировать систему управления подачей топлива. В ответ на сигнал датчика о лишнем кислороде она увеличивает подачу топлива, смесь в цилиндрах обогащается, токсичность выхлопа и расход бензина растут.

Часто негерметичность выпускной системы можно определить визуально или на слух. Однако наиболее достоверен контроль выпускного тракта опять-таки дым-машиной. Дым нагнетается в глушитель через входящий в комплект эластичный уплотнительный конус.

Наиболее коварная неисправность выпускного тракта – уменьшение проходного сечения нейтрализатора. Реже – глушителя. Причин этих явлений множество, а результат один – двигатель не развивает полной мощности, глохнет на переходных режимах, иногда просто не заводится.

Пропускную способность системы выпуска проверяют по величине противодавления. Для этой цели тоже подойдет вакуумметр. Обычно у этих приборов двусторонняя шкала – они могут измерять как разрежение, так и давление. Более правильно называть их мановакуумметрами. В комплект, как правило, входит переходник, позволяющий соединить прибор с гнездом датчика кислорода. При оборотах коленвала 2500–3000 об/мин критической считается величина противодавления 7–10 кПа. А наиболее удобны для таких замеров тестеры нейтрализаторов. Это те же мановакуумметры, укомплектованные длинным прочным шлангом с быстросъемным переходником и адаптерами. С ними можно измерить противодавление на любом автомобиле, вне зависимости от конструкции его выпускной системы. ЗР











Резино-пластиковый конус – переходник для подачи дыма в систему выпуска.

Генератор дыма с внешним источником сжатого воздуха.

Резьбовой переходник для подключения измерительных приборов к гнезду датчика кислорода.

Генератор дыма со встроенным насосом.

Мановакуумметр для проверки противодавления выпускной системы.

Раскладушки и погремушки

Избавиться от многого, чем докучают «лады» семейства 2110, вполне по силам самим владельцам. Вот примеры от Владимира Арбузова.

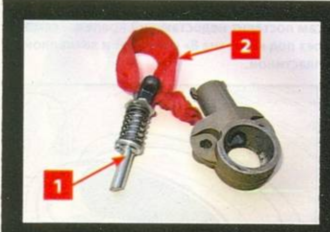
Для перевозки крупного багажа спинки задних сидений ВАЗ-2112 можно складывать. В нормальном положении их удерживают простые подпружиненные фиксаторы. Хочешь открыть – потяни за изящную пластмассовую «пипку». Ощутишь глухой щелчок – фиксатор открыт, спинку можно складывать. Но так гладко все происходит лишь в теории. На практике даже ухватиться за крошечную деталь непросто… А дернешь посильней – ломается пластиковый стопор пружины и вываливается из замка вместе со стержнем.

Эта нелепая ситуация портила настроение многим. Так не лучше ли раз и навсегда сделать конструкцию надежной и удобной? Для этого откинем спинку сиденья, вывернем винты крепления обивки – и извлечем замок. Разобрав его, заменим пластиковый стопор пружины стальной шайбой и законтрим ее шплинтом. Под него в нужном месте стержня сверлим отверстие диаметром 3 мм. А в пластмассовой ручке проделаем отверстие диаметром 6 мм и проденем в него прочный шнурок, завязав в кольцо. С доработанными таким образом фиксаторами откидывать спинку гораздо удобней.

Теперь займемся рычагом переключения передач. На машинах семейства 2110 он нередко превращается в погремушку, назойливо давая понять, что палец и втулка шарнира основательно изношены. Можно подтянуть гайку, но вскоре «сверчок» вновь оживет. Беда подобных рычагов в том, что они работают в контакте со множеством вращающихся и вибрирующих деталей коробки передач, а потому характер их шума, помимо прочего, зависит просто от зазоров в шарнире: больше износ – сильней зудят детали.

Чтобы избавиться от этой неприятности, привод управления коробкой придется разобрать. Приподнимем чехол рычага и для удобства работы в левой стенке воздуховода, напротив стопорного винта, просверлим отверстие диаметром 8 мм. Оно позволит вывернуть отверткой этот винт. Останется отвинтить гайку оси – и узел можно разобрать! Края отверстий во втулке надо раззенковать на конус. Но нужный зенкер есть не у каждого – заменим его сверлом диаметром 18 мм. Коническая поверхность должна быть чистой, без заусенцев – прошлифуем ее шкуркой. При сборке узла с обоих концов втулки наденем на ось колечки из маслостойкой резины. Детали слегка смажем.

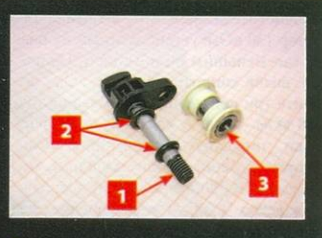
Ось, зажатая резиновыми уплотнителями, надолго перестает зудеть. А передачи переключаются даже мягче. ЗР



Доработанный фиксатор спинки: 1 – стальная шайба и шплинт; 2 – шнурок-колечко.



Через отверстие в воздуховоде вывертываем стопорный винт.



Шарнир рычага переключения: 1 – ось; 2 – резиновые кольца; 3 – втулка.

Мильон терзаний

Интернет-клуб владельцев «Лады-Калина» (www.ladakalina.net) основан в 2006 году, он объединяет около 31 500 пользователей. На сайте по 18 500 темам размещен почти миллион (!) сообщений; часть из них о том, как терзает машина владельца и что ему делать. Некоторые советы прислал в редакцию Дмитрий Мамаев (dmitrijm).



Если штатная сигнализация «подает голос» при постановке на охрану, проверьте концевик капота – именно он чаще всего не дожимается до конца. Откройте капот и нажмите на штырь концевика, после чего попробуйте поставить машину на охрану. Если она отреагирует без звука, то виноват точно этот выключатель – нужно подогнуть вверх кронштейн, на котором он установлен.

Многих не устраивает работа стеклоомывателя: при уже отпущенном подрулевом рычаге щетки отрабатывают еще четыре-пять взмахов. Хорошо, если они сгоняют остатки воды, а бывает, что стекло успевает уже забрызгаться грязью. Чтобы умерить пыл стеклоочистителя, замените штатный резистор 130 кОм, установленный на плате реле, меньшим по номиналу. Например, впаяв сопротивление 83 кОм, получите три контрольных взмаха щеток, а 68 кОм – два. А если замените форсунки омывателя шеви-нивовскими, которые разбрызгивают жидкость более умело и экономно, останется одно неудобство – вялое перемещение щеток. Но и от него есть рецепт – перебрать моторедуктор стеклоочистителя и смазать его не так, как это сделали на заводе, а не жалея смазки.

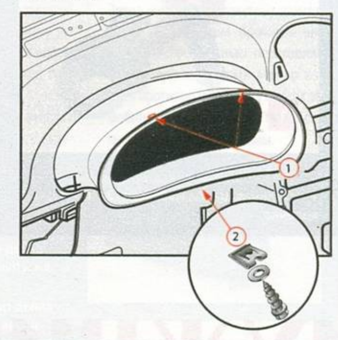
В целом в салоне «Калины» тихо, поэтому досаждают даже мелкие «сверчки». Чаще всего бренчат боковые стекла, болтаясь в направляющих. Если с внутренней стороны уплотнителя, прилегающего к оконному профилю, наклеить дополнительные резинки (например, дверной уплотнитель, используемый в быту), то стекло прижмется как следует и болтанка исчезнет.

Пластиковые накладки петель подушки заднего сиденья плохо держатся. Чтобы не вываливались, используйте гайки-бочонки от свечей зажигания, на которые защелкиваются наконечники свечей. Хорошенько прижав накладку, вставляем свечу бочонком в центр фиксирующих усиков, распирая их в стороны, после чего выворачиваем свечку. Так накладки будут держаться надежно.

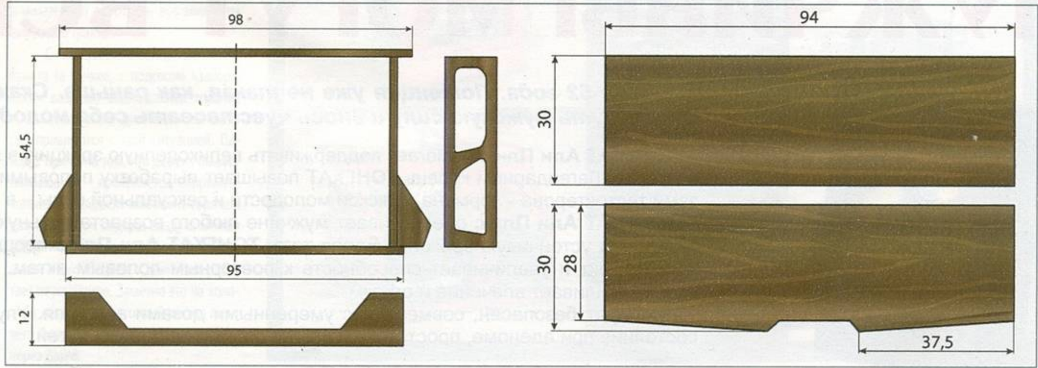
Вынуть контроллер ЭСУД из штатного «тайника» под отопителем весьма непросто – мешает обивка пола. Да и само место неудачное – если потечет радиатор отопителя, что порой случается, придется покупать и новый контроллер: ведь он негерметичен и расположен «ниже по течению». На форуме советуют перенести контроллер в своеобразный карман, образованный обивкой пола за полочкой под бардачком. Чтобы хватило проводки, ее следует упорядочить – распутать переплетения и разделить жгут на три ветви: одна – к контроллеру, другая – к реле, а третья – под накладку тоннеля пола. Теперь прибор в безопасном и хорошо доступном месте. **ЗР**

Редакция приглашает интернет-клубы владельцев автомобилей разных марок поделиться полезными советами. Пишите по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

На заводе нередко крепят рамку щитка приборов лишь в двух верхних точках, которые на виду, а третью, нижнюю, попросту игнорируют. Рамка со временем обязательно заскрипит, и владелец, помучившись, сам поставит недостающий крепеж – саморез под ключ "на 8" с шайбой и закладной пластиной.



При раскладывании заднего сиденья образуется ступенька с полом багажника. Если пол приподнять, соорудив подобие подиума-подпола, то под ним удобно хранить всю мелочовку, которая обычно болтается в багажнике. На эскизе приведены не все размеры – часть их определяется по месту. Окна в боковинах – для облегчения конструкции.



Предельная глубина

У всякого последствия есть причина, а то и не одна. Задача специалиста – докопаться до каждой, утверждает руководитель Центра технической экспертизы НАМИ Юрий Глумов.

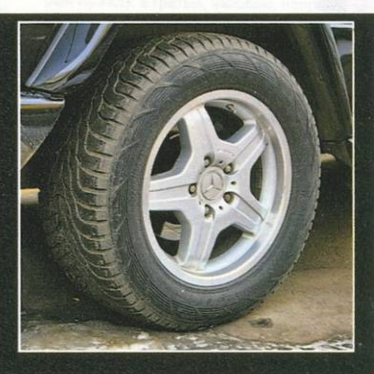


ЛЕВЫЙ УКЛОН

Вообще-то походы «налево» наши мужики большим грехом не считают. Однако хозяину только что купленного «Мерседес-Бенца G55 AMG» постоянный увод вседорожника с заданного курса не понравился – автомобиль такого класса мог бы вести себя на дороге поприличнее. А поскольку дефект проявлялся только при отпущенном рулевом колесе, дилер в ответ на претензию снизошел до рекомендации «держать баранку покрепче». Владелец юмора не оценил – дело вскоре оказалось в суде, назначившем, как водится в таких случаях, техническую экспертизу. Предварительный осмотр показал, что автомобиль пребывает в отличной форме: признаков участия в дорожно-транспортных происшествиях, а также следов деформации и разрушения деталей подвески и сопряженных панелей кузова исследователь не обнаружил. Дополняли картину равномерно, в соответствии с пробегом (13 247 км) изношенные шины. Пришлось заняться проверкой геометрии всего шасси – благо, электронно-оптический стенд центра позволял сделать это с высокой точностью.

Когда дошли до замеров продольных углов наклона осей поворота управляемых колес (кастер), выяснилось, что разброс превышает оговоренную производителем величину на 12 угловых минут! Контрольный заезд выводы вроде бы подтвердил, однако реальная величина увода (60 мм на 50 м пути) существенно превышала расчетную. Значит, предстояло найти еще одну, не менее значимую причину. Эх, знать бы, где искать! И тут эксперт обратил внимание на покрышки – все они оказались нештатной размерности. Видно, хозяин пытался придать «Гелендевагену» еще больше солидности. Сам по себе этот факт ничего не значил, но специалист все же решил присмотреться к обувке внимательнее. И не зря: диаметр одного из задних колес превзошел остальные на целых (роковая цифра!) 12 мм. Проходя с каждым оборотом больший путь, оно и усиливало эффект увода.

Затраты на устранение дефекта разложили по принадлежности: дилеру предписали заменить передний мост (кастер на данной модели не регулируется), а автовладельцу – бракованную шину.



Оказывается, даже одинаковые колеса могут отличаться друг от друга диаметром.

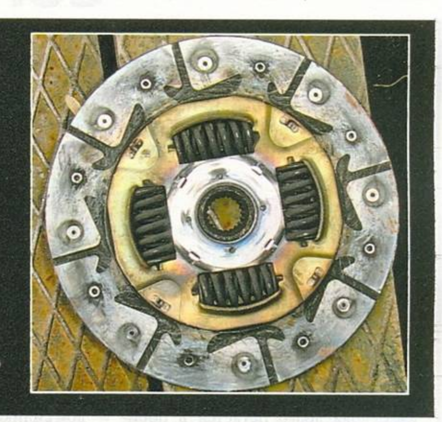
КАЧЕСТВО И КОЛИЧЕСТВО

Мало радости ездить на автомобиле с неисправным сцеплением: при троганье трясет, в салоне воняет горелым, динамика оставляет желать лучшего... Однако хозяину новенького «КИА-Маджентис», можно сказать, повезло: случай признали гарантийным, а ремонтники так расстарались, что, помимо ведомого диска с корзиной, заменили вдобавок и маховик. В течение следующих 20 тыс. км пробега ему «везло» еще дважды, причем перечень отбракованных запчастей повторялся. В четвертый раз терпение дилера лопнуло: разобрав узел, он вдруг





Накладка диска сцепления со стороны маховика вполне работоспособна.



Судя по оборотной стороне той же детали, она годится только в утиль.

обнаружил «крайнего». Им, разумеется, стал хозяин авто, который якобы постоянно держал ногу на педали сцепления, чем и спровоцировал ускоренный износ. Такой поворот клиенту сервиса не понравился, и дело пошло по накатанной схеме: отказ в гарантийном ремонте – суд – независимая экспертиза – вердикт. Осмотр деталей, предоставленных ответчиком, сразу выявил несостоятельность его же собственной версии. Как ни крути, износ накладок исправного механизма должен быть равномерным, в том числе и в указанном случае. А здесь взору предстала совсем иная картина: накладка со стороны маховика оказалась целехонька, тогда как ее соседка стерлась практически в ноль. При этом на ступице диска напрочь отсутствовали следы осевого перемещения, необходимого для чистого выключения сцепления. Очевидно, причиной одностороннего износа стало заедание ступицы на шлицах первичного вала коробки передач – накладка просто не выдержала постоянного контакта с вращающимся нажимным диском. И хотя представители дилера коробку передач на осмотр не представили, суд посчитал доводы эксперта убедительными.

Похоже, при сервисах вроде этого давно пора открыть филиалы судебных присутствий, ибо только служители Фемиды способны заставить нерадивых работников заняться своим непосредственным делом. А сказки пусть сочиняют писатели – это их хлеб. ЗР

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Александр Лишик из Витебской области предложил оригинальный способ просушки напольного покрытия салона. Приз за идею – буксировочный трос-рулетка от компании «Авто-Новь». Олег Юрков из Москвы усовершенствовал блок переключения отопителя на автомобиле «Форд-Фокус». Рационализатор получает от южно-корейской компании SK Energy банку масла ZIC.









А. ЛИШИК

Когда напольное покрытие намокает, вода долго остается в пористом слое, отчего со временем в салоне возникает неприятный запах, а пол интенсивно ржавеет. Сушить ковровое покрытие и утепляющий слой под ним хлопотно. Чтобы избежать малоприятной работы, сделал вот что. Сшил плоский мешочек из ткани 250×250 мм, насыпал в него наполнитель для кошачьих туалетов (на основе силикагеля). Мешочек с веществом, уложенный под резиновый коврик, прекрасно впитывает влагу. Насыщенный водой силикагель можно заменить новым, а прежний просушить для повторного использования, например, в СВЧ-печке.

От отдела эксплуатации ЗР.
Чтобы сохранить свойства силикагеля, температуру при сушке удерживайте не выше 170°С. Вещество прослужит дольше, если будете сушить его на радиаторе центрального отопления.

О. ЮРКОВ



На пике зимы в «Форде-Фокус» отказал отопитель – сгорел предохранитель в блоке переключения оборотов моторчика. Из-за того, что крыльчатку заблокировал намерзший лед, при включении произошла перегрузка по току. Добираться к этому блоку неудобно: приходится снимать бардачок, откручивать винты… Я заменил плавкий предохранитель автоматическим термовыключателем от «Газели», встроил его в конструкцию, как показано на снимке. Этот автомат надежен, при чрезмерном нагреве отключает питание, а остыв, автоматически включает. Можно не ждать полного остывания, а включить самому, нажав на кнопку.

И. ХАКИМОВ, Казань

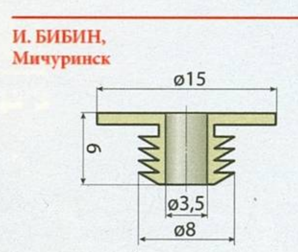
На «ФИАТе-Дукато» моя постоянная пассажирка стала жаловаться: сидеть неудобно. Причина проста: спинка переднего правого сиденья установлена почти вертикально. Избавить сотрудницу от дискомфорта оказалось совсем просто. Из подходящей трубы квадратного сечения я выпилил две проставки 40×40 мм, просверлил в них отверстия под болты и установил под передние опоры сиденья.



М. ФЕДОТОВ, Тольятти

Для ухода за уплотнителями дверей многие используют баллончики со спреем, но они распыляют силикон неаккуратно. Здесь лучше поролоновая губка с силиконом и воском, предназначенная для обуви. Попробуйте – понравится!

И. БИБИН, Мичуринск



Когда устанавливал электроприводы замков дверей на ВАЗ-21099, в автомагазинах города не нашел пластмассовой втулки, которая вставляется в отверстие рычага внутреннего замка двери. Эту втулку заменил пластмассовой клипсой крепления обшивки двери (номер по каталогу – ВАЗ 2108-6102053). Правда, пришлось немного ее доработать. Размеры показываю на рисунке. В новой для себя роли клипса работает ничуть не хуже штатной втулки.

Б. БЕССОНОВ, Железногорск Курской обл.

При ремонте задней подвески моего «Лексуса-RX 300» мастера случайно сломали датчик скорости ABS. Заказывать новый пришлось бы в столице за 5000 руб., да и получил бы я его нескоро. В местном магазине купил индуктивный датчик 23.3847 от «Волги» и установил вместо сломанного. Провода соединил пайкой. Электроника ABS адаптировала отечественный датчик к новой задаче при первом же торможении – и работает он надежно.

А. ШАПОРЕНКО, Рязань

Не выбрасывайте сломанные сверла! Калиброванные цилиндрические хвостовики могут еще немало поработать, например, в качестве щупов для измерения зазоров. Они замечательно выручат, когда в каком-нибудь узле потребуется установить палец подходящего диаметра или штифт. Из них получаются «специнструменты» – небольшие зубильца, просечки для прокладок, бородки, выколотки, чертилки, кернеры и т. п.

Силовое многоборье



Ответ на задачу № 26 «На ПИКе зимы» (ЗР, 2010, № 2) принес Василию Катричу из Красногорска Московской области приз от НПТК «Супротек» – набор составов для обработки двигателя и трансмиссии.

Многие считают, что хорошие тормоза дороже всего зимой, так говорят и некоторые специалисты ГИБДД. Но герой задачи хочет уточнить, что же зимой важнее – общая эффективность тормозов или равномерность тормозных сил справа и слева? Да и при чем тут зима?

Кое-кто вспомнил нашу публикацию «День жестянщика» и правила поведения на льду: *«Тут важней тормоза в голове!»*. Мы-то убеждены, что последнее актуально круглый год. К тому же и зимой встречается чистый асфальт, так что **общей эффективности тормозов** всегда должно хватать с запасом. Пример: когда малоэффективен усилитель тормозов, не в порядке регулятор тормозных сил задних колес, замаслены колодки и т. п., а владелец к этому привык, худо-бедно машину он остановит. Конечно, сделать это тем трудней, чем больше она нагружена, чем сильней устал водитель и так далее. Однако в нормальных условиях движения этот недостаток как будто не мешает (ездят же еще автомобили, вообще не оснащенные усилителями!), но при экстренном торможении именно низкая эффективность тормозов может сыграть роковую роль.

А теперь о **равномерности тормозных сил** по бортам машины. Если они различны, машина сохраняет курс лишь благодаря управлению – колеса не должны блокироваться. За этим следит ABS. Известно, что заблокированные колеса дорогу не держат – с ними, напоминает победитель нашего конкурса, получается *«неуправляемый юз»*. Руль не поможет. Худший вариант – когда не сбалансированные на передней и задней осях тормозные силы стремятся повернуть машину в одну и ту же сторону. Если в панике передержать педаль нажатой – в секунду вылетишь на встречку или в канаву.

Ну а когда неравномерность тормозных сил страшнее – зимой или летом? Тут найдутся доводы и «за», и «против». Вот, например, задачка: масса машины – 2000 кг, тормозные механизмы по правому борту на 20% слабей, чем по левому, под колесами асфальт, коэффициент сцепления – 0,8. Шины одной партии, равноизношенные, давление штатное. Каковы будут тормозные силы? Слева – 1000 кг × 9,81 м/с^2 × 0,8 = 7848 Н. Справа – 6278 Н. Разница – 1570 Н! Насколько ощутима она на руле, зависит от конструкции машины – в том числе от бокового вылета колеса, угла наклона оси поворота, эффективности усилителя руля (если он есть).

После того как колеса намертво блокировались, их тормозные силы вроде бы должны стать одинаковыми. На деле это не всегда так. Вопрос – в условиях трения резины о покрытие: тут асфальт, там песок, грязь, лед и т. п. Представим, что левые скребут асфальт, а правые – лед. Разворачивающая сила огромная, больше 7000 Н, и неуправляемая! Неопытный водитель моментально окажется на встречке. Летом же на смену льду приходят длинные лужи, а с ними – аквапланирование колес. На скоростях, не достаточных для аквапланирования, часто возникает другая ситуация: например, перетормозил так, что левые колеса скользят юзом по мокрому асфальту, но машину сильно бросило к обочине! Оказывается, в этот миг правые колеса зарылись в глубокую лужу – и это она их тормозит столь замечательно.

Но вот заблокированы все четыре колеса на гладком льду. Ям, бугров нет – действующие на машину силы малы. Она может разворачиваться или скользить в сторону, но – медленно! Не будем забывать, что масса машины все та же, а действующая на нее разница сил очень мала – отсюда и медлительное поведение. Это дает водителю шанс овладеть собой и действовать разумно. Например, играя педалью тормоза, ослаблять на миг нажим (не отпуская совсем!) – и, восстановив управление, снова нажимать. Повторять это раз за разом и как можно чаще. Пульсирующее торможение напоминает работу ABS. Конечно, эффективность его на льду невелика, но еще хуже позволить машине превратиться в неуправляемый снаряд. У нашего победителя сказано: *«Даже если водитель, умело пользуясь педалью тормоза, не допустит неуправляемого юза, общая эффективность тормозной системы все же резко падает, тормозной путь значительно увеличивается. Когда же неопытный водитель давит на педаль изо всех сил, машина срывается в неуправляемый юз…»*

Как видим, на поставленный вопрос есть лишь один ответ: тормоза должны быть исправны всегда, без скидок на сезон.

ЗР

Благодарим читателей за активность, а Василия Катрича поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 29

«ЛИКБЕЗ» В ГАРАЖЕ

Вчера начальник учил нас: «Если я на «Волге» со скоростью 40 км/ч въеду в зад припаркованной машины, то повреждений у меня будет в три раза меньше, чем при ударе вдогон – когда скорость той машины 40, а моей 80 км/ч! Все объясняется разницей этих… как их там… кинетических энергий. У сына в учебнике сказано, что при увеличении скорости вдвое энергия растет в четыре раза! Значит, при ударе вдогон разница энергий будет ровно втрое больше. Не верите – проверьте!». Мне кажется, начальник что-то напутал. Но что? Надежда на вас, знатоки!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июня 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя мы назовем в августовском номере.

Без больничных

Если вам нужен современный автомобиль по умеренной цене, Игорь Козлов советует присмотреться к «Рено-Логан». Фото Константина Якубова.



ДЫМ ОТЕЧЕСТВА

Этот дым с легким заграничным ароматом многим «сладок и приятен»: спрос на иномарки, выпущенные в России, устойчив. «Рено-Логан» в их числе. Несмотря на всеобщее падение продаж, эти машины реже, чем другие, застаиваются как у дилеров, так и на вторичном рынке. Если с покупкой нового авто все более-менее ясно, то выбор подержанного богат нюансами. О них и поговорим.

На столичном «Автофрамосе» модель начали собирать в 2005 году. Поначалу проблем с ее качеством, казалось, не предвиделось. Но через год на машинах из некоторых партий проступала ржавчина. Чаще в районе задних колесных арок, по кромке ветрового стекла и на крыше, под дверными уплотнителями. Пока завод выяснял причины и «принимал меры», прошла пара месяцев. А народ тем временем негодовал, заваливал жалобами производителя. Тот обязал дилеров частично перекрашивать дефектные участки машин, выпущенных до конца 2006 года, и наносить защитный слой воска в полости колесных арок, а также изменил технологию нанесения мастик на заводском конвейере. С тех пор дефект не проявлялся.

Продать авто с перекрашенным кузовом, разумеется, сложнее. Ведь придется доказывать, что под шумок той кампании вы не скрыли аварийного прошлого. На самом деле убедить покупателя несложно, надо лишь наведаться вместе с ним к ближайшему дилеру и специальным прибором измерить толщину лакокрасочного покрытия. Покупателю стоит знать, что толщина заводского покрытия должна быть в пределах 110–130 мкм, а перекрашенного по гарантии – 150–180 мкм. Если язва была глубокой, то прибор вправе показать даже 200 мкм. Но все, что более, – верный признак шпаклевки под краской, то есть рихтовки кузова. А это повод затеять торг.

На части машин, выпущенных до 2007 года, текли передние сальники двигателей. Помнится, тогда в Интернете владельцы утверждали, что виной тому слишком высокий уровень масла, и рекомендовали держать его посередке между метками на щупе. Якобы эти моторы «не любят», когда масла много. Но вскоре течь проявлялась вновь, ведь первопричина осталась – грубо обработанная шейка шестерни масляного насоса съедала рабочую кромку сальника. Верное решение – заменить шестерню и сальник. Затягивать с ремонтом не стоит, поскольку брызги масла попадают на ремень ГРМ и скоро приводят к его разрушению.

К рекомендации производителя менять привод ГРМ каждые 60 тыс. км отнеситесь серьезно, иначе непременно получите то, что в народе метко прозвали «сталинградом» – последствия встречи клапанов с поршнями при обрыве ремня. На 8-клапанных

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2004** Дебют «Рено-Логан». В некоторых странах модель продается под маркой «Дачия». Кузова: седан и универсал. Двигатели (все – Р4): бензиновые – 1,4 л, 55 кВт/76 л.с.; 1,6 л, 64 кВт/87 л.с. или 77 кВт/104 л.с. (8- и 16-клапанные); дизельные – 1,5 л, 50 кВт/68 л.с.; 1,5 л, 63 кВт/86 л.с. Привод передний, М5.
- **2005** Освоено производство седана на предприятии «Автофрамос».
  Крэш-тест «Дачии-Логан» по методике EuroNCAP: 8 баллов за фронтальный удар и 11 – за боковой. Итог: три звезды.
- **2009** Начало продаж на российском рынке 16-клапанной модификации.
- **2010** Рестайлинг. Изменились бамперы, решетка радиатора, крышка багажника, оптика, панель приборов и обивка дверей.



Для такси особенно важен простор на заднем сиденье. После рестайлинга появился средний трехточечный ремень безопасности (прежде был поясной). Средний подголовник – только за доплату.

моторах привод прост, как на отечественных «восьмерках». Натяжной ролик меняем обязательно, помпу тщательно проверяем. Обычно ее хватает на второй срок, а изредка и на третий. С 2008 года пошла модифицированная помпа, которая, как правило, служит 180 тыс. км. С мегановскими шестнадцатиклапанниками, которыми комплектовали некоторые «логаны» с конца 2009 года, сложнее. Здесь в соединении шкива с коленвалом нет ни шпонки, ни фиксирующего штифта. Поэтому заменить привод без спецприспособлений не получится.

Примерно в середине 2007 года завод упразднил выносной топливный фильтр. Спорное решение! Уж больно дорого менять топливный насос в сборе каждые 90 тыс. км, как предписывает регламент. Впрочем, многие владельцы это требование игнорируют и ездят до последнего, пока мотор не начнет дергаться при повышенной нагрузке, «жалуясь» на низкое давление в рампе. Как правило, такое случается после 150 тыс. км, но есть счастливчики, проехавшие более 200 тыс. км с родным насосом.



Салон после рестайлинга: другие руль и обивка. Появились накладка на панели приборов и дверные ручки (только спереди). Рукоятки управления отопителем так и остались «слепыми».

К багажнику только две претензии: массивные петли съедают немалый объем, а спинка заднего дивана не откидывается для перевозки длинномеров.



ГАЗ ДО ОТКАЗА

В целом моторы не привередливы к качеству бензина. Зафиксировано лишь несколько случаев зависания клапанов из-за повышенного содержания смол в топливе, образующих нагар и на стержнях клапанов. Тем не менее желательно чередовать городские поездки, когда двигатель больше работает на холостых, с загородными вояжами: езда на полном дросселе способствует удалению нагара. Тогда и промывать форсунки не придется (обычно это делают без демонтажа форсунок, смывая нагар с клапанов, а заодно с поршневых колец и стенок камер сгорания).

Бывает, что при сбросе газа на «нейтрали» мотор подолгу удерживает пару-тройку тысяч оборотов,

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	3590/4900
Блок-фара/фонарь	3750/1870
Капот	10 660
Фильтры масляный/воздушный	340/700
Свечи зажигания (комплект)	1100
Трос газа	1550
Рулевой наконечник	2980
Рычаг передней подвески в сборе	4660
Шестерня масляного насоса + передний сальник коленвала	1400 + 900
Передние тормозные диски (пара)	3620

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	800
Диагностика ходовой части/тормозов	640/1590
Замена масла и фильтра двигателя	800
Замена привода ГРМ на 8-/16-клапанном моторе (вместе с помпой)	5600/6360
Замена узла дроссельной заслонки	1590
Замена сцепления	13 000
Замена подшипника передней ступицы	2550
Замена тормозных колодок передних/задних (вместе с цилиндрами)	1200/3200
Регулировка углов установки колес	2400
Нормочас	1590



Самый распространенный мотор – 8-клапанный K7M, 1,6 л. Независимо от типа двигателя, берегите номер на блоке – например, покройте его площадку лаком или антикором. Иначе ржавчина съест цифры без остатка.



Задняя балка не доставит хлопот до 200 тыс. км, когда придется заменить сайлент-блоки. Выпускная система служит столь же долго.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ RENAULT LOGAN*

Затраты** (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.
Средняя цена трехлетнего автомобиля с пробегом 75 тыс. км	290 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км (с расходниками).	51 000
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Помпа при пробеге 120 тыс. км (в плановое ТО не входит)	4100
Промывка дроссельного узла (два раза)	3180
Сцепление	20 740
Рулевые тяги (пара)	7550
Рычаги передней подвески в сборе (пара)	12 520
Подшипник передней ступицы	5690
Тормозные диски и колодки передние	8570
Тормозные колодки передние (две замены)	6690
Тормозные колодки задние вместе с цилиндрами, гайками и колпачками ступиц	10 840
ИТОГО	420 880
Средняя цена пятилетнего автомобиля с пробегом 150 тыс. км	215 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)***	205 880
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,0
Расходы на топливо (А92, 22 руб./л)	165 000
Стоимость 1 км пробега****	4,94
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Передний сальник коленвала с шестерней масляного насоса	8300
Топливный насос в сборе	12 250
Пыльник левого внутреннего ШРУСа	3920
Сайлент-блоки задних рычагов	7600

*Машина с бензиновым мотором K7M (1,6 л), без кондиционера.
Цены в марте 2010 года. *Без учета шин, инфляции и ДТП.
****С учетом расходов на топливо.

а порой и взвывает до ограничителя. Приходится поддевать носком педаль газа, что в движении попросту опасно. Нередко во всем винят разлохматившийся тросик газа, трущийся об оболочку, – это верно лишь отчасти. Иногда замена тросика действительно помогает, но чаще приходится промывать узел дроссельной заслонки, подклинивающий из-за грязи. Порой недешевый механизм (цена – около 8 тыс. руб.) приходится даже менять. А если под капотом шестнадцатиклапанник K4M с электронной педалью газа, дроссельный узел надо калибровать при помощи дилерского сканера.

Переход на Евро IV (2008–2009 годы) многие владельцы, испытавшие на себе проблемы холодного пуска, запомнят надолго. Дело в том, что программа блока управления двигателем не была толком адаптирована к нашим реалиям (не только к топливу, но и к холодам) и подавала на форсунки слишком короткий импульс. Бедная смесь на морозе, разумеется, гореть не хотела. Завод сработал оперативно (за это – спасибо), и уже через пару недель у дилеров появилась новая прошивка. Но некоторым она не помогла. На помощь пришли неофициалы, разработавшие собственную версию программы. Но и с ней не все гладко: растут расход топлива и токсичность. Случались проблемы с верхним (управляющим) датчиком кислорода, который, как правило, дилеры меняли по гарантии.

Свечи меняем каждые 15 тыс. км, но прежде, чем выкручивать старые, удаляем из колодцев всю грязь (речь о восьмиклапанниках), иначе она непременно попадет в цилиндры.

ТУДА-СЮДА

Следите за левым пыльником внутреннего ШРУСа! Он выполнен по типу «запорожского» (в нем же установлен сальник полуоси), и если чехол прохудится, то из коробки вытечет масло. Тогда дорогостоящего ремонта не избежать. А в целом МКП весьма надежна и служит долго. В том числе и привод переключения передач, который редко разбалтывается, несмотря на то что рычаг постоянно гуляет туда-сюда. Сцепление изнашивается к 90–120 тыс. км, но при аккуратном обращении доживает и до 180 тыс. км.

Основное внимание в передней подвеске уделяем рулевым наконечникам, которые способны застучать через 60–70 тыс. км (это самое слабое звено). Чуть дольше держатся сайлент-блоки и шаровые опоры (дилеры рекомендуют менять их в сборе с рычагами). К 150 тыс. км могут появиться люфты



Лишь рулевые наконечники (стрелка) не блещут долголетием. Раньше не очень живучими были и подшипники ступиц, но в последнее время проблем с ними заметно меньше. Тормозных колодок хватает на 30–35 тыс., дисков – на 60–90 тыс. км.

Колодки задних тормозов чаще приходится менять по причине не износа (это происходит на 100–120 тыс. км), а намокания из-за прохудившихся манжет тормозных цилиндров. Целесообразно менять цилиндры вместе с колодками.



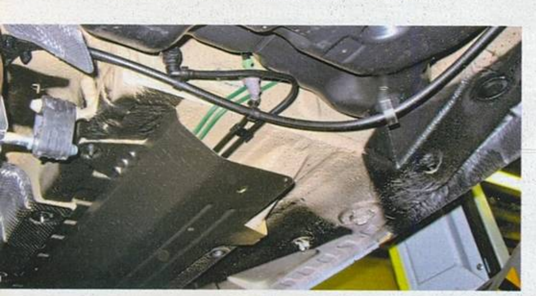
На днище добротный слой пластизоля, а магистрали гидравлики и картеры агрегатов прикрыты стальными листами.

в рулевых тягах – во внутренних наконечниках, что находятся под гофрами рейки. Сама рулевая рейка служит довольно долго, причем даже у таксомоторов, чей пробег подбирается к полумиллиону километров. Подшипники передних ступиц на первых партиях машин больше 40–50 тыс. км не держались. Не в последнюю очередь потому, что в версиях без ABS в поворотном кулаке вместо датчика зияла дыра, через которую прямиком на уплотнители подшипников летела грязь. Лишь позже эти отверстия стали закрывать поролоновыми затычками. Заодно изменили уплотнение подшипников, теперь они служат по 120–150 тыс. км. Таков же нижний предел ресурса амортизаторов, которые у аккуратных ездоков ходят гораздо дольше.

Как и любая машина, «Логан», конечно, не лишен недостатков. Но умеренная цена автомобиля их с лихвой компенсирует. Поэтому-то его с удовольствием принимают на работу таксопарки и прочие коммерческие структуры. Те, кому важен не имидж авто, а его надежность как партнера по бизнесу. И чтоб на «больничном» подолгу не задерживался! **ЗР**

Благодарим компанию «Автомир-Рено» на Озерной за помощь в подготовке материала.

Топливный фильтр нынче не ставят, но умельцы сами дооборудуют им машины. Магистрали-то, по сути, не изменились.





Детям до 18 разрешается

Автокресло – самое эффективное средство защиты маленьких пассажиров. Выбрать оптимальный вариант вам помогут обзоры, подготовленные по результатам испытаний Общегерманского автомобильного клуба (ADAC) – крупнейшего в Европе. В этом номере Максим Сачков расскажет о креслах для детей весом до 18 кг.

БУКВЫ ПРАВИЛ

Последний отчет по результатам тестов немецкого клуба мы публиковали больше трех лет назад (ЗР, 2007, № 3). С того времени не только обновились модельные ряды и ассортимент, но и стали строже условия испытаний. Напомню, методика ADAC основана на европейских сертификационных требованиях (Правило № 44 ЕЭК ООН). В прошлом году эти официальные нормативы претерпели очередные, четвертые по счету ужесточения, и все выпускаемые кресла должны отвечать нормам в новой редакции. Соответствие подтверждает этикетка на корпусе с надписью *ECE R44/04*. Изменения коснулись скорости столкновения – ее подняли с 36 до 50 км/ч, а перегрузки выросли с 33 до 35 g. Правда, предельно допустимые показатели ускорения различных частей тела не изменились, а некоторые даже понизились.

ADAC проверяет сиденья в еще более жестких условиях. Скорость при фронтальном столкновении составляет 64 км/ч, а дополнительно к сертификационным испытаниям прописан удар в бок на 50 км/ч. Кресла с манекенами устанавливают в кузов автомобиля, движущегося на специальной платформе по разгонной дорожке. С 2007 года эту роль выполняет пятидверный хэтчбек «Опель-Астра», сменивший «Фольксваген-Гольф» четвертого поколения с таким же типом кузова. Каждое сиденье тестируют несколько раз – по очереди с двумя манекенами, имитирующими самого маленького и самого большого ребенка в каждой возрастной группе, причем в двух положениях – сидячем и наклонном для сна (если предусмотрено конструкцией). Для статических испытаний используют также другие кузова – трехдверный хэтчбек, седан, минивэн.

Каждое сиденье оценивают по нескольким критериям, выставляя баллы от 5 (отлично) до 1 (очень плохо). В итоговом результате учитывают оценки, полученные за безопасность и удобство пользования. Также рассматривают комфорт и обслуживание (уход) – они дополнительно указывают на сильные и слабые стороны конструкции, но никак не сказываются на окончательных результатах (см. таблицу).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Крепление «Изофикс»	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
Группа 0+ (от 0 до 13 кг)								
Maxi Cosi Cabriofix + Easyfix	268	14 000	есть	5	5	4	4	5
Очень безопасное, легкое и удобное сиденье. Вместительная люлька, устанавливать ее и пристегивать в ней ребенка просто. Недостаток один – неважно чистится чехол.								
Romer Baby Safe Plus Isofix	280	15 000	есть	5	5	4	3	5
Отличные результаты во фронтальном и боковом крэш-тестах. Очень удобное и легкое. Чехол трудно снимается, зато пригоден для машинной стирки. У ребенка плохой обзор по сторонам.								
Romer Baby Safe Plus Belted Base	195	11 000	нет	4	4	4	3	4
Неплохие показатели по безопасности, но, в отличие от «Изофикса», база, фиксируемая ремнем, хуже удерживает кресло при боковом ударе и менее удобна при установке.								
Romer Baby Safe Plus	130	7500	нет	4	4	4	3	4
Хотя оценки за безопасность одинаковы, защита при боковом ударе у сиденья, фиксируемого ремнями, немного слабее, чем у модели с базой (Belted Base). Иных отличий нет.								
HTS Besafe Izi Sleep	299	14 000	есть	4	4	4	4	4
Удобное и безопасное сиденье, правда, довольно тяжелое. Эргономичная большая люлька, простые регулировки ремней, фиксирующих ребенка.								
Graco Logico S	179	8500	нет	4	4	4	3	4
Аналог модели Teutonia Tario. Сиденье надежно фиксируется, обеспечивает хорошую защиту при аварии. Удобная и большая люлька. Небольшие недостатки в отделке, плохо снимается чехол.								
Jane Strata	199	9000	нет	5	4	4	4	4
Минимальные перегрузки при фронтальном и боковом ударах. Удобная форма сиденья, добротные материалы отделки, ручная стирка чехла.								
Recaro Young Profi Plus	238	12 000	да	5	4	4	4	4
Аналог модели STM Twin 0+. Отличные результаты при фронтальном ударе, хорошие – при боковом. Комфортная посадка, удобно пристегивать ребенка, просто устанавливать кресло. Посредственный обзор по сторонам.								
BRIO Primo	119	5900	нет	4	4	4	3	4
Отличные результаты при фронтальном ударе, средние – при боковом. Очень легкое и удобное кресло. Недостаточно жесткое крепление, чехол трудно снимать и чистить. Конструктивный аналог модели Brio Go.								
BRIO Primo + Base Isofix	198	9500	есть	5	4	4	4	4
Помимо удобства база с креплением «Изофикс» улучшила безопасность. «Отлично» не только при фронтальном ударе, но и при боковом.								
Nania Be-One SP	55	3200	нет	4	4	4	4	4
Новинка прошлого года, очень легкое и комфортное кресло. Немного завышенные нагрузки при боковом ударе, сложности при установке сиденья.								
Cybex Aton	129	5500	нет	4	4	4	4	4
Легкое и удобное сиденье с отличным обзором и хорошими показателями безопасности. Кресло просто устанавливать, но фиксация недостаточно прочная.								
Casualplay Baby Zero Plus	179	8500	нет	4	4	4	3	4
Кресло достойно выдержало фронтальный удар, при боковом перегрузки оказались немного завышенными. Трудности при установке, чехол легко снимается, но стирать можно только вручную.								
Safety 1st Mimas 0+	60	4000	нет	4	4	4	3	4
Близнец модели Bébé Confort Babycoque Streety, предлагаемый только в комплекте с коляской. Одно из самых легких кресел в своем классе, при этом достаточно безопасное и комфортное.								
Peg Perego Primo Viaggio Tri-Fix (с базой)	218	9500	нет	4	4	4	3	4
Удобная модель с базой, пристегивающейся ремнями. Удовлетворительные показатели при боковом ударе, недостаточно хорошая фиксация кресла. Чехол можно стирать только вручную.								
Peg Perego Primo Viaggio Tri-Fix	169	7500	нет	3	4	4	3	3
Отсутствие базы сказалось в первую очередь на результатах бокового удара – перегрузки повышенные. И устанавливать кресло труднее.								
IWH Babymax Isofix	159	н.д.	есть	1	3	4	3	1
Слабая защита при аварии, плохое крепление сиденья к базе. Сложная установка кресла с большой вероятностью ошибки, неудобно пристегивать ребенка. Жесткий на ощупь чехол, ограниченный обзор.								
Emmaljunga First Class 0+ Base	338	16500	есть	1	4	4	4	1
Из-за плохой фиксации кресла на базе повышенные перегрузки при фронтальном ударе. Никаких претензий к удобству пользования и качеству отделки. Неудобно ногам, чехол не пригоден для машинной стирки.								



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Крепление «Изофикс»	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
I'Coo C-Care Plus	129	7000	нет	1	2	3	4	1
Очень слабая защита при боковом ударе. Кресло легко устанавливать, но трудно пристегивать ребенка. Неудобная поддержка бедер. Отменная отделка, чехол просто снимается, но плохо чистится.								
Группа 1 (от 9 до 18 кг)								
Romer Safefix Plus TT	330	19000	есть	4	4	4	4	4
Кресло хорошо защищает при аварии, высокая спинка, оптимальная прокладка ремня. Сиденье прочно фиксируется, но дополнительное крепление Top Tether (ремень сзади) и большая масса затрудняют установку.								
Maxi Cosi Tobi	229	14 000	нет	4	4	4	3	4
Одно из удобных кресел, фиксируемых ремнями безопасности. Хорошая безопасность, простая установка, понятная инструкция. Минус – непрактичность: чехол трудно снимается и не подлежит машинной стирке.								
Romer King Plus	200	12 500	нет	4	4	4	4	4
Хорошие показатели при фронтальном ударе, чуть хуже при боковом. По остальным критериям пристойное сиденье, за исключением посредственного кругового обзора у ребенка.								
Kiddy Infinity Pro	160	10 500	нет	4	5	4	4	4
Очень безопасное, удобное и легкое кресло. Однако крупным детям может быть в нем тесновато. Привести сиденье в лежачее положение можно, лишь расстегнув фиксирующие ребенка ремни.								
Maxi Cosi Priorifix	289	17 500	есть	4	4	4	3	4
Основная претензия – большая масса. Иных серьезных нарекании нет – безопасное и добротное кресло. Разве что чехол с сиденья нелегко снимать и чистить.								
Chicco Key1 Isofix	219	13 500	есть	4	4	4	3	4
Хорошие оценки по безопасности, пристегивать ребенка просто. Никаких трудностей при установке, за исключением большой массы кресла. Плохой обзор, чехол трудно снимается, зато легко чистится.								
Romer Duo Plus	270	16 500	есть	4	5	5	4	4
У модели немного превышены показатели по фронтальному удару, поэтому лучше использовать дополнительное крепление Top Tether. Отменные материалы, доходчивая инструкция, прекрасная фиксация, удобные регулировки ремней.								
HTS BeSafe iZi Comfort X1 Isofix	350 (189)*	19 000	есть	4	4	4	3	4
Пристойное, но тяжелое кресло. Немного завышены перегрузки при фронтальном ударе, удовлетворительная инструкция, трудности при съеме чехла, небольшие претензии к обивке. У модели без «Изофикса» оценка за безопасность на балл ниже.								
Recaro Polaric	290	18 000	есть	4	3	3	4	3
Сиденье устанавливается против движения, поэтому рослым детям не хватает места для ног. Неудобно фиксировать сиденье и пристегивать ребенка. Огрехи в отделке, большая масса.								
Bébé Confort Axiss	309	16 000	нет	3	4	4	4	3
Удовлетворительные результаты по фронтальному и боковому ударам, короткая спинка. Сложности при установке, зато просто усаживать и пристегивать ребенка – кресло поворачивается на 90º. Близнец модели Maxi Cosi Axiss.								
Concord Trimax	135	7500	нет	3	4	4	4	3
Модель без ярких достоинств и серьезных недостатков. Удовлетворительные показатели безопасности, затрудненный обзор по сторонам, непросто снимать чехол.								
Recaro Young Expert Plus	328	18 500	да	3	4	4	4	3
Идентичен по конструкции Recaro Young Sport. Средние результаты по безопасности, разложить сиденье можно, лишь когда удерживающие ребенка ремни не пристегнуты; большая масса.								
Nania Cosmo SP Isofix	159	8500	да	3	4	3	3	3
Отличная защита при боковом ударе, слабая при фронтальном. Неудобно устанавливать кресло и пристегивать ребенка. Жесткая набивка, ограниченный обзор. Чехол неудобно снимать, стирать можно только вручную.								
Универсальные группы 0–1 (0–18 кг)								
HTS BeSafe iZi Kid X1 Isofix	450	23 000	да	4	4	3	4	4
Очень безопасное, но чрезвычайно тяжелое кресло. Трудно установить в автомобиль и пристегнуть ребенка. Неудобная поддержка бедер и ограниченный обзор.								
TEAMTEX Driver SP	80	4500	нет	3	3	4	3	3
Повышенные перегрузки при фронтальном ударе, непрочная фиксация в автомобиле. Неудобно устанавливать кресло и пристегивать ребенка, плохой обзор, чехол тяжело снимать и чистить.								
CHICCO Proxima	99	6000	нет	2	3	3	3	2
Слабая защита, плохая фиксация в автомобиле. Большая вероятность ошибки при установке, неудобно пристегивать ребенка. Плохой обзор. Чехол можно стирать только вручную.								
HTS Besafe iZi Combi X2	350	19 500	нет	3	2	4	4	2
Посредственная защита при фронтальном ударе. Из-за различных вариантов установки большая вероятность ошибки. Некомфортная поддержка бедер. Чехол легко снять, но трудно чистить.								

**В скобках – цена модели без «Изофикса».*

В 2007 году ADAC изменил методику оценки детских кресел. Появились новые манекены, лучше имитирующие строение детского тела и позволившие точнее измерять перегрузки при ударах – в первую очередь ускорение головы при фронтальном столкновении. В результате модели предыдущих лет, конструкция которых не изменилась, получили более низкие оценки. Поэтому свежие данные нельзя впрямую сравнивать с полученными до 2007 года.

МЕЖДУ СТРОК

В таблице собраны детские сиденья групп 0+, 0–1 и 1, протестированные в 2007–2009 годах. Так называемые люльки (группа 0, до 10 кг) в обзор не вошли – их ассортимент довольно скуден, да и популярностью они в России не пользуются. Кстати, небогат и выбор универсальных сидений из категории 0–1. С одной стороны, купив такое кресло, вы на несколько лет избавлены от головной боли. С другой – эти модели обычно громоздкие и тяжелые, а потому неудобные в пользовании. Да и в безопасности уступают образцам, строго приписанным к определенным группам.

Если позволяют финансовые возможности, лучше остановить выбор на креслах с креплением типа «Изофикс» (металлические замки кресла фиксируются на скобах кузова). Это удобно, особенно для кресел группы 0+, которые часто вытаскивают из машины и используют как переноску. Как правило, у таких сидений лучшие показатели безопасности по сравнению с теми, что закрепляют ремнями, оставляющими креслу небольшую свободу перемещения при ударе.

Производители учитывают замечания, возникшие при испытаниях, и вносят изменения в конструкцию. Пара примеров: сиденья Emmaljunga First Class 0+ Base и IWH Babymax Isofix получили очень низкие оценки за безопасность из-за ненадежного крепления базы под «Изофикс». По заявлению разработчиков, недочеты устранены (в феврале и апреле 2009 года соответственно) – и проигравшие ждут реванша. Кстати, пристегнутые штатными трехточечными ремнями, эти кресла показали результаты куда лучшие – «хорошо» и «удовлетворительно». **ЗР**

В следующем номере – тест сидений для детей весом от 18 кг.

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ДЕТСКИХ КРЕСЕЛ ПО МЕТОДИКЕ ADAC

Критерии и составляющие	Весомость в рамках одного критерия, %	Весомость в итоговой оценке, %
Безопасность		50
Защита при фронтальном ударе	40	
Защита при боковом ударе	40	
Прокладка ремня, размеры сиденья	10	
Устойчивость	5	
Подголовник	5	
Удобство пользования		50
Вероятность ошибки при установке	40	
Пристегивание ребенка	20	
Установка сиденья	20	
Трансформации сиденья	10	
Инструкция	10	
Комфорт		–
Подушка под бедра	33	
Набивка, форма сиденья	33	
Обзор для ребенка	33	
Уход		–
Чистка (включая снятие чехла)	50	
Материалы отделки	50	

Не дергай за пустые дойки

В последнее время только и разговоров, что о необходимости реформировать МВД в целом и ГАИ в частности. У дорожно-надзорного ведомства своеобразное понимание реформы самое себя: здесь все сводят... к ужесточению наказаний водителей. Новации от ГИБДД комментирует Сергей Смирнов.

НЕТ, НЕ КОРОВЫ МЫ

Как дойную корову, как неисчерпаемый источник доходов в бюджеты всех уровней воспринимает ГАИ владельца автомобиля. За последний год во многих регионах повысили суммы транспортного налога – это раз. С января установили новые ставки госпошлины (ЗР, 2010, № 3), по которым, к примеру, сборы за регистрацию автомобиля возросли в четыре раза, – это два. Ну и – куда ж без этого! – ввели новые штрафы.

Госдума в марте буквально в пожарном порядке приняла очередные поправки в КоАП РФ, предложенные – кем бы вы думали? – Госавтоинспекцией. Водителям за управление автомобилем без техосмотра будет грозить штраф не 200, как сейчас, а 500–800 рублей. А если машину после покупки вовремя не зарегистрируешь, сотней, как до сих пор, не отделаешься – платить придется 300–800 рублей.

Повысить штрафы проще, чем разобраться, почему многие не спешат ставить машину на учет. Эпидемия жульничества? Так ведь не регистрируют по другим причинам. Первая – тягомотную процедуру регистрации без потерь для здоровья не пройдешь, вот и откладывают визит в ГАИ до последнего. А взбодрить новоиспеченных автовладельцев сможет введение упрощенного порядка, действующего в некоторых европейских странах: здесь регистрация авто носит уведомительный характер. Для многих других причина утаивать владение машиной – несогласие с размером транспортного налога. Но известно же, кто эти многие: кто берет машину, потому что без нее уже никак нельзя, и покупают, что называется, за последние. Так бывает, бывает.... Для них транспортный налог – неподъемное бремя. Так облегчите его! Хотя бы до времени, пока публика не разбогатеет. Автомобилист не корова: тем, что сильнее дергаешь за дойки, его не раздоишь.

Московские депутаты (при поддержке ГАИ, кто бы сомневался!) направили в Госдуму законопроект о внесении изменений в КоАП: предложили повысить штраф за неправильную парковку в предназначенных для инвалидов местах с 200 до 3000 рублей, а также за парковку, создающую препятствия для другого транспорта, с 300 до 3000 рублей. Разницу почувствовали?.. Когда одно и другое проходит «в пакете», с мотивацией не поспоришь, особенно по поводу инвалидов. Однако же за ней – лукавство. Сами-то власти Москвы для создания нормальных условий для парковки, в том числе машин инвалидов, практически ничего не сделали. Даже давно обещанного: программу «Народный гараж» с треском провалили, а в местах, где можно бы обустроить перехватывающие парковки, продолжают взращивать торговые мегацентры... И получается, что, с одной стороны, отцы города поощряют продажи автотранспорта (с них идут налоги) и количество автомобилей растет, а с другой – пространство для машин сужают. Не кажется ли вам, что это выглядит провокацией – чтобы чаще нарушали? А штрафы – в десятикратном размере.

> Едва ли хоть одна из предложенных ГАИ инициатив сможет напрямую повлиять на ситуацию на дорогах, но обозлить автомобилистов таким подходом точно получится.

С БОЛЬНОЙ ГОЛОВЫ НА ЗДОРОВУЮ. ЧТОБЫ ЗАБОЛЕЛА

Речь о еще одной инициативе ГИБДД, направленной в Госдуму: изменить порядок вступления в силу судебного решения о лишении водительских прав. Милицейское ведомство не устраивает, что в КоАПе не прописана обязанность водителя лично (это ключевое слово) сдавать права в ГИБДД. Железный аргумент – в статистике: в 2009 году из 1,2 млн. решений о лишении прав 220 тыс. не исполнено – столько «лишенцев» разъезжает по утратившим силу документам. Предложение: водитель обязан принести и сдать в ГАИ права в течение трех дней после вынесения судебного решения. В противном случае срок лишения продлится на столько, на сколько он опоздает с визитом к гаишному окошку, или же начнет исчисляться со дня, когда нарушителя поймает ДПС.

Пусть кто-то злостно нарушил ПДД и заработал лишение прав поделом. Но унижения быть не должно. «Изменить закон! Провести через Думу!..» Что, больше ей делать нечего? А ларчик просто открывался: когда решение суда вступает в силу, его направляют в подразделение ГИБДД, а там обязаны внести данные в единую электронную базу. Всё! При первой же проверке документов на дороге права изымают, еще и штрафом прихлопнут. Вот это по заслугам! Да вот парадокс: оказывается, куда сложнее наладить работу информационной системы ГАИ, чем изменить закон… Двадцать первый век, а мы носим (обязаны!) туда-сюда бумажки в угоду гаишникам, чтобы те могли подшить их в папочку.

В конце марта Верховный суд не поддержал еще одну инициативу местных судебных органов, за которой стоят региональные управления ГАИ. Дело в том, что согласно КоАПу судья должен рассмотреть дело, за которое предусмотрена такая мера наказания, как арест, в день поступления материалов. Но суды работают не круглосуточно; кроме того, есть и выходные. Правоохранительные органы просили разрешить задерживать нарушителя… до открытия суда. Хоть на день, хоть на два. Верховный суд счел, что это все-таки будет перебор.

Заставь ГАИ проводить реформы, так водители о них лоб разобьют. Практически ни одна из новых инициатив не сможет повлиять на ситуацию на дорогах (а ради чего реформу затевали?), но обозлить сообщество автомобилистов – точно получится. ЗР

Дело о тайном знаке

Жизнь показала, что порядок рассмотрения административных дел автомобилистов требует серьезных изменений. Неслучайно уполномоченный по правам человека в РФ Владимир Лукин предложил разработать отдельный Административно-процессуальный кодекс. По его мнению, это позволит уравнять в правах водителей и ГИБДД, а также избавит судей от функции обвинения. Очередное дело, которое вел Сергей Смирнов, подтверждает актуальность идеи.

СНЕЖНЫЙ ТУПИК

Февральским вечером Александр Аверьянов с двумя знакомыми возвращался с концерта. Машин в это время было немного, однако снегопад, обрушившийся на столицу, заставил всех водителей двигаться с черепашьей скоростью. При подъезде к Садовому кольцу навигатор оживился и сообщил: нужно ехать прямо. Сбросив скорость, Александр попытался уточнить – как двигаться через перекресток? На улице, по которой он ехал, разметки не было видно из-под снега. Впереди справа высился сугроб. Следуя указаниям навигатора, Аверьянов объехал сугроб слева, но тут же остановился, иначе сразу после перекрестка «Мерседес» въехал бы под «кирпич». И вдруг рядом тормознул автомобиль ДПС. Аверьянов обрадовался: теперь можно узнать, как проехать этот участок дороги! Не тут-то было…

– Инспектор Пимушкин. Предъявите документы! – потребовал сотрудник ГИБДД.

– Пожалуйста! – Водитель протянул документы и спросил: – Не подскажете, как проехать этот перекресток? Впереди «кирпич», а нам туда нужно.

– Так вы по встречной полосе двигались, а тут только направо можно; вот, смотрите, и знак стоит! – Инспектор кивнул на кучу снега.

– Где знак? – удивился Александр. – Там просто сугроб!

Из машины вышел другой милиционер. Вдвоем они поработали ногами минут десять, разгребая снег, и раскопали... дорожный знак «Объезд препятствия справа». Оказалось, сугроб скрывал ограждение из пластмассовых блоков; к одному из них и был прикреплен указательный знак! В результате получасового разбирательства Александр продолжил путь с временным разрешением, а его водительское удостоверение осталось у инспектора ДПС.

«ТАГАНСКОЕ» ПРАВОСУДИЕ

Дело рассматривалось в 422-м судебном участке Таганского района Москвы. Мировой судья А. Тимакова к рассмотрению обстоятельств подошла серьезно – вызвала свидетелей и инспекторов ДПС. Правда, выслушав показания пассажиров Александра, заявила, что «относится к ним критически». То есть не верит! Почему? Да потому, что они противоречат показаниям инспектора Пимушкина, его рапорту и административному протоколу.

Вот только одного судья не учла: на Таганской площади ведутся ремонтные работы. Из-за этого схема дорожного движения неоднократно менялась, но порядок проезда водителям толком не объяснили. Попробуйте-ка ориентироваться по знакам, спрятанным в сугробе! Как тут быть водителю? И все же перед перекрестком Александр остановился и на встречную полосу не выезжал. Но инспектор ДПС посчитал иначе, поэтому в деле появилась схема, где не были указаны оградительные блоки с дорожным знаком… Дальше ход заседания пошел в привычном направлении. Как будто нет презумпции невиновности! И оснований не доверять показаниям сотрудникам милиции… Короче говоря, судья Тимакова лишила Александра права управления на четыре месяца.

ЛИПА КАК МЕТОД

После этого Аверьянов обратился в редакцию. Изучив документы, я посчитал, что суд неверно определил обстоятельства дела, поэтому есть возможность отменить постановление полностью





Из-за ремонта тоннеля схема движения в районе Таганской площади не раз менялась, и сориентироваться на таком перекрестке непросто. Вверху – фото прошлого года, внизу – зима-2010 и тот самый злополучный знак объезда.

или хотя бы заменить лишение прав штрафом. Судья не учла, что показания инспектора противоречат не только объяснениям Александра и свидетелей, но и административному протоколу, составленному самим же милиционером!

Судья Иванова выслушала наши доводы вежливо, но все же сочла, что водитель имел возможность разобраться в хитростях проезда; объезжая препятствие слева, он выехал на встречную полосу, а поэтому, дескать, постановление мирового судьи законно. Хотя часть 3 статьи 12.15 КоАП гласит, что выезд на встречку при объезде препятствия наказывается только штрафом! Будем добиваться справедливости дальше – вплоть до Верховного суда.

Могло ли это дело закончиться по-другому? Наверное, да. Но при условии, что судей обяжут рассматривать административные дела так же объективно, как уголовные или гражданские. При рассмотрении уголовного дела доказательства сомнительные или полученные с нарушением закона исключаются, а в отношении административных дел такое положение не действует.

Почему не работают принципы презумпции невиновности и состязательности? Почему при рассмотрении административного дела не присутствует гособвинитель и судья фактически выполняет его функции? Из-за этого суды превращаются в репрессивный механизм, ни о каком правосудии речь уже не идет. Именно поэтому правозащитники критикуют укоренившуюся систему.

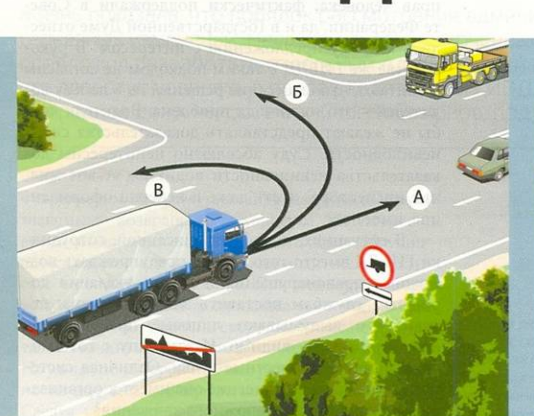
Например, Владимир Лукин считает необходимым ввести сторону обвинения: это даст возможность мировым судьям рассматривать дела объективно. Идею омбудсмена, защитника прав человека, фактически поддержали в Совете Федерации, да и в Государственной Думе отнеслись к этому предложению с интересом. В руководстве же ГИБДД с таким подходом не согласны и считают, что вынесение решений не в пользу водителей – это их личная проблема. Водители якобы не желают представлять доказательства своей невиновности. Суду абсолютно неинтересны доказательства невиновности водителя. А вот мнение инспектора, пусть даже и неверно оформленное, имеет вес.

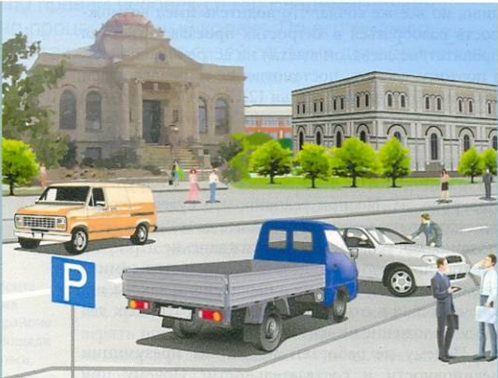
В ситуациях, подобных описанной, сотрудники ГИБДД вместо того, чтобы предупреждать возможные правонарушения и давать указания дорожным службам поставить знаки, только и делают, что выдумывают липовые правонарушения. Для отчета, видимо. И эту липу с готовностью принимают местные судьи. Отличная система! Только какое отношение она имеет к организации и безопасности дорожного движения?

…Между прочим, недавно я специально сделал крюк и выехал на тот злополучный участок дороги. Там стояли все те же пластиковые блоки ограждения, только знака не было вовсе. И заблудившихся водителей все так же принимали в свои объятия сотрудники ДПС… **ЗР**

Без обид

Многие водители, получив водительское удостоверение, перестают заглядывать в Правила: зачем, мол, читать их, ведь экзамен уже сдан! В результате, как показывает практика, большинство участников движения о некоторых нюан-





I. В каком направлении (направлениях) запрещено движение автопоезду?
1 – А и Б
2 – Б и В
3 – Б
4 – во всех

II. Кто из водителей нарушил правила парковки?
5 – никто
6 – водитель грузовика
7 – водитель микроавтобуса
8 – водитель легкового автомобиля

III. Можно ли утверждать, что обгон в данной ситуации запрещен?
9 – да, если он не будет закончен до начала поворота
10 – да, если скорость движения трактора более 30 км/ч
11 – нет

IV. В какую полосу имеет право повернуть водитель желтого автомобиля?
12 – в левую
13 – в правую
14 – в любую





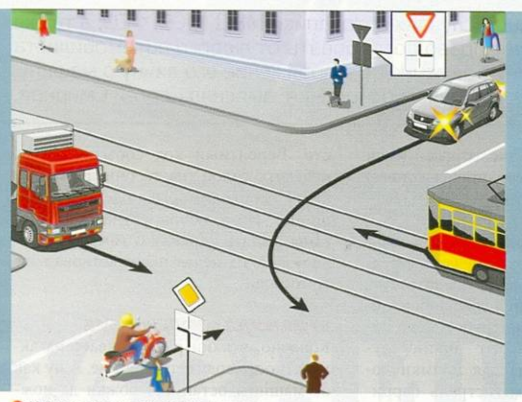
шению к другим транспортным средствам на схеме. Сразу за мотоциклом проехать перекресток должен грузовик, который также движется по главной дороге. Однако одновременно с грузовиком и трамвай может начинать движение, так как его преимущество перед легковым автомобилем, движущимся по равнозначной дороге, обусловлено пунктом 13.11.

VI. Несмотря на знаки приоритета, при определении преимущества в движении водителям следует руководствоваться сигналами светофора. Исходя из этого, водитель легкового автомобиля, движущегося в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом светофора, должен уступить дорогу бензовозу, который движется на зеленый (пункт 13.5).

VII. Дополнительная табличка 8.1.1 под знаком, запрещающим обгон грузовым автомобилям (3.2.2), показывает расстояние до начала соответствующего запрета. Поэтому ничто не препятствует водителю автопоезда закончить обгон. Линию разметки 1.11 при завершении обгона разрешается пересекать со стороны сплошной.

VIII. Исчерпывающий перечень опознавательных знаков, которые должны или могут быть установлены на транспортном средстве, приведен в пункте 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. К числу тех, которые могут быть установлены по желанию водителя, относятся лишь два знака: «Врач» и «Инвалид».

сах просто забывает. А потом обиды на сотрудников ГИБДД – придираются, дескать, просто так... Оказывается, не все так просто! Посмотрите задачу, которую прислал в редакцию водитель-дальнобойщик из Казани Ильяс Мухамедшин (№ 1). На первый взгляд, простой вопрос, только вот все ли водители грузовых автомобилей смогут дать правильный ответ? Остальные задачи подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов (иллюстрации).





V. Верно ли, что трамвай проедет перекресток одновременно с грузовым автомобилем?
15 – верно
16 – не верно

VI. У кого приоритет?
17 – у водителя бензовоза
18 – у водителя легкового автомобиля

VII. Как поступить водителю автопоезда в данной ситуации?
19 – немедленно прекратить обгон
20 – закончить обгон
21 – вернуться на свою полосу, когда начнется прерывистая линия разметки

VIII. Какой из перечисленных опознавательных знаков может быть установлен по желанию водителя?
22 – «Шипы»
23 – «Глухой водитель»
24 – «Инвалид»





Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
1, 5, 11, 14, 15, 17, 20, 24

I. Знак 3.7 с дополнительной табличкой 8.3.2 запрещает движение с прицепами налево, однако не запрещает разворот. Если водитель автопоезда продолжит движение прямо, он нарушит пункт 9.4 Правил, который требует вне населенных пунктов вести транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части, а заодно запрещает движение в левых полосах при свободных правых.

II. Поскольку ни дополнительная табличка под знаком 6.4, ни разметка не указывают способ постановки транспортных средств на стоянку, то и легковой автомобиль, и грузовой припаркованы в полном соответствии с пунктом 12.2 Правил. Остановка на левой стороне дороги в определенных пунктом 12.1 случаях разрешена.

III. Сам по себе поворот, о котором предупреждает соответствующий знак, не запрещает обгон. Однако, принимая решение о маневре, водитель автомобиля должен учитывать требования пункта 11.5 Правил, который запрещает обгон в условиях ограниченной видимости.

IV. Пункт 8.6 требует выполнять поворот направо по возможности правее. Однако поскольку поворот разрешен из двух полос, причем правая занята, водитель в зависимости от ситуации при выезде с перекрестка может занять как одну, так и другую полосу.

V. Согласно пунктам 13.9–13.11 Правил мотоцикл пользуется безоговорочным приоритетом по отно-



Силовая передача

В неотложных случаях сотрудники МВД, ФСБ, ФСО, а также медики имеют право потребовать от любого автомобилиста предоставить в их временное распоряжение его личную машину. Какие есть на то законные основания, выяснял Сергей Смирнов.

ДЕЛИТЬСЯ И ПОМОГАТЬ

С докторами все понятно: пункт 2.3.3 ПДД обязывает нас с вами предоставлять свои машины «медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни». Но, откликнувшись на просьбу, не забудьте взять специальный талончик – он у врачей должен быть. Эта бумага – подтверждение вашего негромкого подвига, а на работе она оправдает нарушение трудового распорядка.

Услуга медикам, можно предположить, обойдется без ущерба для машины. А как мы отреагируем на обращение людей в погонах? Скорее всего, не ошибемся, решив, что автомобиль потребовался им для погони, а в ней «железо» не щадят... Тем не менее будем обязаны предоставить личную машину силовикам! На каком основании? ПДД упоминают некие случаи, «предусмотренные законодательством». Поищем сами подсказки в законах.

ДОГНАТЬ И ОБЕЗВРЕДИТЬ

Законы «О милиции», «О Федеральной службе безопасности», «О государственной охране» дают право служащим этих органов использовать транспортные средства граждан для проезда к месту стихийного бедствия или происшествия, для преследования преступников и доставки их в милицию. Сотрудник может быть в штатском – лишь бы со служебным удостоверением.

В органах действуют и внутриведомственные указания. Правила работы федеральных служб безопасности и охраны нам не прочитать – они засекречены. А вот обязанности и права сотрудников ГИБДД описаны в открытом для ознакомления административном регламенте (приказ МВД РФ от 02.03.2009 года № 185): сотрудник ДПС обязан сообщить водителю, с какой целью будет использоваться автомобиль, и указать маршрут следования. Инспектор может оставить вас за рулем (если надо добраться до места происшествия) или попросить покинуть салон (если предстоит гнаться за бандитом).

Погони или задержания с использованием личных авто случаются редко. Может быть, именно из-за отсутствия опыта милиционеры порой обставляют их изъятие грубо, даже по-хамски? Еще не забыт дикий случай в Москве, когда для поимки воров перегородили магистраль баррикадой из остановленных машин. Водителям и пассажирам даже не предложили их покинуть! А ведь в регламенте сказано: при задержании преступников использовать в качестве щита-ограждения можно лишь грузовики, причем недопустимо, чтобы в них находились люди!

Может ли гражданин отказать силовикам? Может. Штраф за такой отказ – 100–200 рублей (ч. 1 ст. 12.25 КоАП РФ). Его придется уплатить, если автоинспектор плюнет на погоню, чтобы составить протокол о привлечении водителя к ответственности. Вероятный ход событий – вас «убедят» силой (на то они и силовики) в необходимости поделиться машиной. Но в любом случае вам обязаны выдать справку о том, кто, когда и в каких целях позаимствовал автомобиль.

БУМАЖНАЯ КОМПЕНСАЦИЯ

Конечно, всякий рассчитывает на аккуратность водителя в форме. А ну как от машины останутся рожки да ножки? Страховка на подобные случаи не распространяется. В ПДД и законах написано, что возместить ущерб и убытки обязаны милиция, ФСБ, ФСО или служба скорой помощи. На практике же владельца ожидает изнурительный сбор бумажек о размере ущерба и стоимости ремонта, ожидание ответа «виновного» ведомства. Добиться стопроцентной компенсации в досудебном порядке удается не всегда. Значит, предстоят хождения по судам, затраты на адвокатов, а уж нервов попортишь... Да, велика плата за исполнение гражданского долга. **ЗР**

Если вас призывают отдать автомобиль для неких неотложных нужд – отдавайте. Но потребуйте все предусмотренные для таких случаев документы, запишите данные милиционеров (врачей, контрразведчиков и т. п.).

К ЧИТАТЕЛЯМ

Вопрос номер один: устраивают ли нас такие порядки? Смотрите, согласно приказу МВД № 185, если автоинспектор предлагает передать ему машину, он обязан описать маршрут погони за преступником. Но разве представишь заранее, куда заведет преследование? Дальше: почему, случись ситуация «рожки да ножки», закон не лимитирует продолжительность оформления силовиками документов об ущербе и сроки возмещения?.. Уже исходя из этих соображений, можно утверждать, что законы и регламенты следует детализировать, сделать конкретнее – с учетом интересов автовладельцев.

Вопрос второй. Еще не забыто время, когда в Правилах говорилось: в особых случаях силовики имеют право привлекать сторонние автомобили, но исключительно государственные. Не вернуть ли прежний порядок в ПДД?

И третье: следует в принципе исключить саму возможность вынужденной, а точнее, насильственной передачи личных машин сотрудникам силовых ведомств. Пусть даже это будет прецедентом в международном праве. Мы свое отдали сполна: на наши налоги органы правопорядка призваны создать эффективную систему техобеспечения, не требующую привлечения ресурсов граждан.

Решение рисковать собственностью должно быть исключительным правом его владельца.

*Опрос с такими вариантами ответов найдите на нашем сайте **zr.ru**. Выскажите свое мнение, предложите свой вариант.*



Загоняют в стойло

Столичное правительство обсуждает и дорабатывает законопроект «О порядке размещения автомототранспортных средств в городе Москве». Цель – загнать всех автовладельцев под крыши многоярусных паркингов. Почему это не удалось до сих пор и сколько должно стоить машиноместо, допытывался Игорь Моржаретто.

Суть очередной инициативы московской мэрии проста: раз автомобилисты не хотят добровольно раскупать места в народных гаражах, сделаем так, чтобы выбора у них не было. Поэтому законопроект предлагает категорически запретить стоянку во дворах, у обочин и вообще всюду, где это не разрешено. А разрешат только в паркингах, на перехватывающих стоянках и т. п. Правда, проект завис, когда выяснилось, что 80% москвичей, ставящих авто на улице, хотели бы иметь крышу для железного коня (хотя бы из соображений безопасности), но не могут себе это позволить по финансовым (в основном) причинам.

Собственно, власти наших мегаполисов, в том числе и Москвы, ничего не придумали: они изучили зарубежный опыт… и взяли на вооружение лишь одну его часть, которая в отрыве от других, ясное дело, работать не будет. Поэтому новация вызвала самые разные отклики, но все со знаком минус: от растерянного недоумения до негодования. Ведь, по мнению властей, водители – форменные негодяи, которые понимают только язык тотального запрета или высоченных штрафов.

ДЕШЕВО – ДЛЯ КОГО?

Кстати, нынешняя кампания добровольно-принудительного перемещения автомобилей в народные гаражи уже третья за последние 10 лет; две первые окончились пшиком, теперь под угрозой и нынешняя. Дело даже не в том, что завышена цена, – хуже, что городские власти все время срывают свои же планы. Например, на конец марта 2010-го не было ни одного машиноместа из 155 тысяч, которые мэрия обещала ввести в строй к концу прошлого года. Гарантии, что в этом году стройка пойдет активнее, никто дать не может. Как заявил главный архитектор столицы Александр Кузьмин, и на этот год из 250 участков, на которых должны возводиться народные гаражи, пока подобрано лишь пятьдесят. Основная проблема – безумно долгая и сложная процедура согласования землеотвода, ее с трудом проходят даже подведомственные городским властям организации. В правительство города обращались и инвесторы (в большинстве своем зарубежные) с предложениями о строительстве паркингов, но, столкнувшись с подобными трудностями, исчезали.

Подумать только, 350 тыс. рублей за «наргар». Власти уверяют – дешево. Мол, у частных компаний средняя цена гаража – 850 тыс. Даже приводят некий расчет. Земля под машиноместо, по данным мэрии, стоит 7 тыс. долларов. (Но ведь гараж-то многоэтажный, значит, надо делить эту цифру на число этажей!) Проектная документация – 3 тыс. Строительно-монтажные рабо-

Этот «народный паркинг» на юго-западе столицы обещали сдать еще осенью 2009 года. Когда сдадут реально, неизвестно, да и желающих купить места немного.

ты – 10 тыс. Расходы на некие «технические условия» – еще 4 тыс. Итого – 24 тыс. долларов, или 720 тыс. рублей. Выходит, что «доброе» московское правительство каждому автовладельцу дарит 370 тыс. рублей. Благодетели. Верим? Бывший заместитель руководителя департамента градостроительной политики, развития и реконструкции Москвы Константин Королевский как-то обмолвился, что сегодня себестоимость одного места – от 150 тыс. рублей. Независимые же эксперты, как один, заявляют, что красная цена машиноместа (исходя из себестоимости строительства) в таком паркинге – от силы 100 тыс. рублей. Откуда взялись 350 тыс., как и приведенные выше «мэрские» расчеты, даже гадать не станем – и так ясно. Очень хочется всем денег.

ИГРАТЬ ПО ПРАВИЛАМ

«Если исключить разговоры о погоде, то мы не найдем иного вопроса, который обсуждался бы в наших городах столь же активно, как проблема автомобильных парковок». Вы думаете, эта фраза – из свежего выпуска московской газеты? Нет, из материалов Конференции американских городов 1928 года. Они с этой проблемой столкнулись 80 лет назад и за это время выработали некоторые правила. В результате на улицах американских городов (да и на тесных улочках европейских столиц), в которых сегодня на тысячу жителей приходится до 800 автомобилей, нет таких пробок, как в Москве. Где, между прочим, только 350 машин на тысячу душ.

– За рубежом каждый кусок городского пространства – улицы, проезда, тротуара, двора – имеет собственника, – объясняет научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. – Хозяин – либо муниципалитет, либо владелец дома, либо собственники квартир, объединенные в кондоминиум (или кооператив). Парковка, не санкционированная собственником, – правонарушение. И немыслима стоянка машин везде, где это может помешать движению автомобилей и работе общественного транспорта.

Там же, где парковка транспорта разрешена, она, за редким исключением, платная. Причем тариф растет по мере приближения к городскому центру. На окраинах и у въездов в крупные города оборудованы перехватывающие парковки, где автомобиль можно оставить на день за умеренную плату. Что же до спальных районов, то парковочные места (или места в подземных гаражах), как правило, приписаны к каждой квартире, отдельно стоящему дому или таунхаусу. И если житель пригорода надумает ехать в центр, он заранее просчитает, что ему выгоднее – оставить машину на перехватывающей стоянке и дальше передвигаться на общественном транспорте или же платить за дорогую парковку в деловой части. Всё! Не надо больше ничего придумывать.

Пока все попытки загнать москвичей в светлое гаражное будущее ведутся не только вопреки желанию автовладельцев, но и в ущерб бюджету города.

ТЕРЯЮТ, НЕ ЗАРАБОТАВ

Обидно, что попытки загнать москвичей в светлое гаражное будущее ведутся не только вопреки желанию самих автовладельцев, но и в ущерб бюджету. Ведь еще три года назад более 7 тыс. плоскостных автостоянок (на них машины располагаются под открытым небом, навесами или в одноэтажных гаражах), где хранятся автомобили более чем миллиона москвичей, по сути, объявлены вне закона. Город приостановил (не продлил, разорвал) все договоры аренды с автостоянками и гаражными кооперативами. В итоге миллион жителей столицы, аккуратно плативших за аренду, остался ни с чем. Бюджет теряет на этом миллионы рублей – какая ерунда! Просто властям потребовалась эта земля – чтобы построить здесь «народные гаражи». Хотя понятно, что на большинстве участков город соберется строить еще не скоро, а кое-где вообще не будет.

– Взять, к примеру, программу реконструкции территорий, занятых ЛЭП, – возмущается руководитель городского союза автомобилистов Михаил Рубинштейн. – Когда ее утвердили, было приказано освободить землю от автостоянок. Но вскоре разразился кризис, программу заморозили. Однако вернуться на прежние места автовладельцам не разрешили.

В общем, власть упорно гнет свою, давно кривую линию, на деле лишь загоняя проблему вглубь. Поэтому ожидать, что ситуация с парковками и машиноместами в мегаполисе разрешится, похоже, не приходится. Впрочем, это, к сожалению, касается и других крупных городов России. **ЗР**

АВТОВАЗ: стратегия-2020

Проект перспективного плана подглядел Игорь Моржаретто.

Конец зимы и начало весны в российской экономике прошли под знаком интриги: дадут или нет АВТОВАЗу деньги для реструктуризации гигантского долга в 38 млрд. рублей? А это напрямую зависело от того, как оценит правительство предложенную стратегию развития предприятия до 2020 года. Ко дню подписания номера в печать в распоряжении редакции был лишь вариант плана, отправленный на согласование в Минпромторг и Минэкономразвития. Возможно, при обсуждении члены правительства внесут в проект изменения, но суть такова. АВТОВАЗ задался трудной задачей: и через десять лет остаться лидером в сегменте бюджетных и «ультрабюджетных» (ценой до 250 тыс. рублей) автомобилей. К числу последних относят модели на базе «Калины» и «Приоры» (их рестайлинг ожидается через пять лет). На конвейере появятся и более дорогие машины.

В 2020 году планируется собрать порядка 1,2 млн. автомобилей, из них 210 тыс. под брендами партнеров – «Рено» и «Ниссан». Предполагается, что «лады» в своих классах будут дешевле машин и конкурентов, и партнеров по альянсу. Скажем, цена «Калины» – 180–250 тыс., тогда как самый дешевый «Рено-Логан» стоит сегодня 309 тыс. рублей. В одном из ближайших номеров мы подробнее расскажем о новой стратегии АВТОВАЗа.

Символично, что стратегический рубеж совпадает с полувековым юбилеем АВТОВАЗа: в 1970 году начался серийный выпуск «Жигулей». Хочется верить, что грядущее десятилетие станет периодом динамичного развития и знаменательную дату своей истории волжский автогигант встретит в полном расцвете сил. ЗР

ВАЖНЕЙШИЕ ЭТАПЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ

ЧТО ПРОИЗОЙДЕТ НА ЗАВОДЕ	Год	ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
Производство выходит на уровень 1,2 млн. автомобилей в год (из них под брендом «Лада» – 1,026 млн.). Всего планируется выпускать девять моделей в шести сегментах – на трех (или четырех) платформах: «Калина», 4×4, платформа B0. На три модели (Low Cost, новая «Приора» и C-класс) будет приходиться 70% объемов производства. Продажи по итогам года составят 1,16 млн. автомобилей (из них на экспорт – 120 тыс.). Количество дилеров будет увеличено до пятисот. Продажи около 70% автомобилей – в кредит. АВТОВАЗ снизит количество поломок автомобилей в шесть раз: с 298 на тысячу машин в 2009 году до 49.	2020	Выручка по итогам года: 330 млрд. руб. Продажи на внутреннем рынке дадут 71,6% выручки, на экспорт – 9,4%, контрактная сборка для «Рено» – 10,1%. Объем инвестиций – 183,5 млрд. руб. Из них 127,5 млрд. – собственные средства АВТОВАЗа, 42,5 млрд. – заемные, 13,5 млрд. – инвестиции «Рено» в контрактную сборку.
Наращивание объемов производства до запланированных показателей. Разработка моделей следующего поколения.	2019 2018 2017	Выручка по итогам года (план-2019) – 328 млрд. руб. Завод рассчитывает полностью освободиться от долгов по финансированию инвестпрограммы.
Запуск новой модели «Приора», кроссовера B-класса и седана C-класса.	2016	Выручка по итогам года (план) – 266 млрд. руб.
Запуск нового хэтчбека B-класса и кроссовера C-класса.	2015	Выручка по итогам года (план) – 210 млрд. руб.
Запуск нового хэтчбека (заводское обозначение BM-Hatch) и его внедорожной версии B-Cross на базе платформы B0. Закрывается сборка моделей «Самара».	2014	Выручка по итогам года (план) – 190 млрд. руб. Предприятие переходит в фазу экспансии.
Фейслифтинг и повышение качества моделей «Приора». Завершается реструктуризация производства.	2013	Выручка по итогам года (план) – 180 млрд. руб. Завод выходит из фазы выживания.
Запуск нового автомобиля на платформе B0 (проект RF90): универсал и грузопассажирский вариант (ныне – «Дачия-MPV» и CDV). Прекращается производство «классических» моделей. Единая система поставщиков компонентов «АВТОВАЗ – Рено-Ниссан».	2012	Выручка по итогам года (план) – 150 млрд. руб. С этого года АВТОВАЗ финансирует программу инвестиций при соотношении собственных и заемных средств 3:1.
Запуск нового бюджетного седана и хэтчбека (Low Cost) на базе «Калины». Сборка обычной «Калины» прекратится.	2011	Инвестиции могут составить 31,9 млрд. руб. Выручка по итогам года (план) – 117 млрд. руб. Выход на положительную операционную прибыль.
Продажи за год должны достичь 446 тыс. машин. Реструктуризация управления производством.	2010	Инвестиции могут составить 9,9 млрд. руб. По итогам года завод рассчитывает выйти на уровень безубыточности. Пока он в фазе выживания.

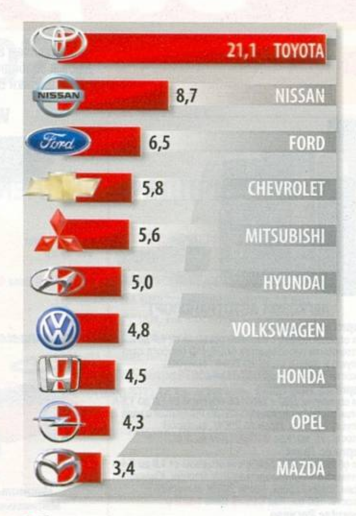
Упадок – фактор роста?

Самым тяжким для российского авторынка стал 2009 год: продажи машин упали практически вдвое. Как это сказалось на состоянии автопарка страны, разбирались Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

Куда приятнее нам было писать на эту тему в предыдущие годы. Тексты начинались с бодрого: рынок снова вырос, да еще как! В 2008 году, к примеру, отмечен рекордный взлет легкового автопарка – плюс 2,6 млн. единиц (8,2%)! Позже поступательное движение хотя и продолжилось, но намного более замедленными темпами. В 2009-м легковушек продали больше всего на 1,1 млн. и их суммарный парк составил 33,1 млн. машин. В целом за минувший год он вырос на 3,3%.

Посмотрим на «картинку» по федеральным округам. В большинстве районов Европейской части России, на Урале и в Сибири прирост был минимальным (ЦФО – 2,6%, СЗФО – 2,3%, ПрФО – 2,8%, УФО – 3,2%, СибФО – 3%). В двух округах произошел неожиданный скачок: в Южном рост легкового автопарка составил 6,2%, в Дальневосточном – 5,7%. Причин такого взлета могло быть две. Во-первых, точка старта изначально невысокая (парк был не очень большим), а во-вторых, здесь не торопились снимать с учета старые автомобили для последующей утилизации. На Дальнем Востоке все это усугубил фактор ожидания ввода в январе 2009-го высоких таможенных пошлин на ввоз подержанных иномарок, в преддверии которого автопродавцы навезли товара с большим запасом.

В любом случае сейчас на каждую тысячу россиян приходится 233 автомобиля (причем население страны впервые не сократилось, а чуть увеличилось). Год назад было 225 машин на тысячу человек, тогда как всего тремя годами ранее – всего 188. Так что, несмотря на кризис, не только выживаем, но даже понемногу богатеем. ЗР



Самые популярные иномарки в РФ (в процентах от общего количества иностранных автомобилей, по данным агентства «Автостат»).

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА 1 ЯНВАРЯ 2010 ГОДА

Регион	Автомобили ВАЗ				Другие российские						Всего российские	Иномарки		Всего иномарки	Прочие	ВСЕГО
	«Жигули»	«Калина», «Самара», 2110	«Нива» и модификации	Всего ВАЗ	«Москвич»	ГАЗ	«Ока»	УАЗ	ЗАЗ	ИЖ		с правым расп. руля	с левым расп. руля			
Всего по России	7441656	4901677	1150063	13493396	1388668	1586605	473461	683503	835839	171629	18633101	2383714	9669947	12053661	2396841	33083603
Центральный ФО	2051813	1337219	266144	3655176	362688	456215	134525	148631	268153	48809	5074197	90646	3817466	3908112	594791	9577100
Белгородская область	111767	72191	11686	195644	17027	18976	6581	6973	12122	1347	258670	2851	58302	61153	10233	330056
Брянская область	46905	33342	5893	86140	8246	10575	3766	6929	2618	957	119231	502	42416	42918	4360	166509
Владимирская область	54907	56582	8969	120458	9521	14967	7154	4826	6349	2677	165952	953	84591	85544	37196	288692
Воронежская область	186320	86441	23234	295995	36703	27319	7428	11201	14775	4030	397451	3292	111557	114849	29867	542167
Ивановская область	47926	29334	4888	82148	11541	10979	3187	4421	7283	922	120481	418	41353	41771	13483	175735
Калужская область	62536	40467	8968	111971	11670	15418	4200	7279	5858	2290	158686	1235	65486	66721	14759	240166
Костромская область	31872	25621	6808	64301	5564	6422	4203	4954	6127	985	92556	616	34173	34789	12723	140068
Курская область	63539	38669	10058	112266	14177	12130	4141	6812	7443	656	157625	940	39148	40088	36437	234150
Липецкая область	92046	63829	11970	167845	15973	15417	4607	6057	6389	885	217173	576	60171	60747	9389	287309
Москва	513116	295768	58929	867813	73754	139911	23259	17615	89664	16058	1228074	55496	1798374	1853870	173730	3255674
Московская область	363687	287263	39563	690513	59725	78602	33085	15488	43427	7255	928095	18242	1018156	1036398	61739	2026232
Орловская область	42692	33119	10389	86200	9868	9108	3700	7739	5162	1087	122864	126	27834	27960	3448	154272
Рязанская область	77183	38461	9883	125527	16536	15469	1984	9259	13047	1170	182992	60	61610	61670	79209	323871
Смоленская область	60235	26030	6707	92972	12592	10607	7585	5960	10209	1258	141183	484	72747	73231	31181	245595
Тамбовская область	60787	49210	10485	120482	10467	11197	5757	5705	8808	900	163316	0	40421	40421	26444	230181
Тверская область	85504	56144	12700	154348	19150	21475	4314	10376	8621	2423	220707	2087	76115	78202	3936	302845
Тульская область	92757	54976	14342	162075	20095	21489	5060	10221	13269	2258	234467	889	110981	111870	40873	387210
Ярославская область	58034	49772	10672	118478	10079	16154	4514	6816	6982	1651	164674	1879	74031	75910	5784	246368
Северо-Западный ФО	639325	467742	80500	1187567	100235	123619	30911	58064	77100	22952	1600448	14777	1670377	1685154	205106	3490708
Республика Карелия	46922	27834	8401	83157	6986	5684	2065	4445	4839	1654	108830	301	54388	54689	12040	175559
Республика Коми	46342	33039	8224	87605	10481	11567	2859	7984	5301	2593	128390	633	42442	43075	26718	198183
Архангельская область	45999	21485	10109	77593	8546	9485	2926	8798	5828	2188	115364	136	74044	74180	39230	228774
Вологодская область	64644	58067	14128	136839	9894	13379	7181	11787	6413	2973	188466	412	90826	91238	7945	287649
Калининградская область	16266	1502	1450	19218	373	2204	302	1760	2957	8	26822	213	226672	226885	28813	282520
Ленинградская область	87112	73514	8018	168644	10974	13335	3270	5061	9943	2262	213489	2367	195828	198195	22732	434416

Регион	Автомобили ВАЗ				Другие российские						Всего российские	Иномарки		Всего иномарки	Прочие	ВСЕГО
	«Жигули»	«Калина», «Самара», 2110	«Нива» и модификации	Всего ВАЗ	«Москвич»	ГАЗ	«Ока»	УАЗ	ЗАЗ	ИЖ		с правым расп. руля	с левым расп. руля			
Санкт-Петербург	216396	177943	14983	409322	27694	45919	6188	5864	29877	7377	532241	9360	821781	831141	57832	1421214
Мурманская область	30493	27196	4068	61757	5844	7697	779	3431	1962	826	82296	367	77202	77569	4063	163928
Новгородская область	41768	24125	5218	71111	9246	7019	2530	4504	4126	1048	99584	671	38506	39177	3042	141803
Псковская область	43383	23037	5901	72321	10197	7330	2811	4430	5854	2023	104966	317	48688	49005	2691	156662
Южный ФО	1428239	790765	167688	2386692	235901	269623	64519	72309	112427	11978	3153449	87362	965230	1052592	421612	4627653
Республика Адыгея	32766	19345	2281	54392	5531	5441	1916	837	1824	231	70172	1503	23002	24505	13321	107998
Республика Дагестан	109970	72644	14836	197450	12318	21412	5186	9645	6049	1339	253399	153	20979	21132	19626	294157
Республика Ингушетия	12939	8803	2052	23794	776	4492	441	949	446	9	30907	10	7847	7857	4018	42782
Кабардино-Балкарская Республика	47317	18598	4537	70452	6706	12448	1623	2363	2720	81	96393	3	21772	21775	19026	137194
Республика Калмыкия	18535	13624	5078	37237	3313	2911	1598	1801	1091	161	48112	317	5330	5647	1877	55636
Карачаево-Черкесская Республика	24436	18720	2525	45681	3730	6844	902	1825	1517	78	60577	14	17890	17904	5292	83773
Респ. Сев. Осетия (Алания)	43820	15059	4568	63447	7567	13399	2101	2567	4007	48	93136	60	20367	20427	23925	137488
Чеченская Республика	35365	25966	3835	65166	2151	17446	659	3670	316	102	89510	84	14920	15004	22055	126569
Краснодарский край	381725	194680	36082	612487	54307	57089	16354	13011	34941	2224	790413	56891	257903	314794	207246	1312453
Ставропольский край	177394	95241	23023	295658	26911	34514	8201	7141	21049	899	394373	8380	156219	164599	44025	602997
Астраханская область	72399	32754	6823	111976	14918	14431	2451	4238	7521	611	156146	9743	34590	44333	19894	220373
Волгоградская область	191013	81642	27814	300469	35291	30584	8756	11511	14180	1623	402414	3356	94290	97646	31695	531755
Ростовская область	280560	193689	34234	508483	62382	48612	14331	12751	16766	4572	667897	6848	290121	296969	9612	974478
Приволжский ФО	1560345	1419626	283345	3263316	252827	285581	161840	159400	149240	49859	4322063	80179	1433763	1513942	431310	6267315
Республика Башкортостан	270705	222535	43703	536943	50234	39396	18639	23558	23307	8720	700797	47943	148880	196823	51746	949366
Республика Марий Эл	22252	18492	4559	45303	3542	5891	2483	4238	3645	552	65654	729	24775	25504	16375	107533
Республика Мордовия	42029	42156	6269	90454	6135	9580	2387	6350	4199	1113	120218	395	31684	32079	2218	154515
Республика Татарстан	165153	214346	29059	408558	17681	22996	39171	18210	7404	5193	519213	5095	196126	201221	31648	752082
Удмуртская Республика	70518	48174	16422	135114	21947	7513	7682	5022	8051	8284	193613	2153	78897	81050	28255	302918
Чувашская Республика	37954	50096	5836	93886	5063	8983	6281	7138	3188	1229	125768	0	46196	46196	1876	173840
Пермский край	96331	73790	22664	192785	16803	23567	10601	17116	11316	5894	278082	5732	157777	163509	79428	521019
Кировская область	61741	59373	20913	142027	11956	12548	5677	10658	8057	2308	193231	896	64293	65189	9744	268164
Нижегородская область	155212	74634	31923	261769	25255	57691	10669	16564	24796	3704	400448	5499	181773	187272	72023	659743
Оренбургская область	142723	115645	28004	286372	28566	20950	14295	11153	12842	5440	379618	4511	93476	97987	11341	488946
Пензенская область	79790	78710	14205	172705	13918	15501	4548	7092	8109	2323	224196	505	52628	53133	10729	288058
Самарская область	175772	227626	26069	429467	10997	21465	18704	7643	9763	1966	500005	4953	203336	208289	94495	802789
Саратовская область	165995	113778	25908	305681	32380	28699	10514	7243	21070	1511	407098	842	113282	114124	17292	538514
Ульяновская область	74170	80271	7811	162252	8350	10801	10189	17415	3493	1622	214122	926	40640	41566	4140	259828
Уральский ФО	595229	500645	114281	1210155	98122	178574	37956	62942	84190	16381	1688320	193268	858016	1051284	301206	3040810
Курганская область	67963	38028	8770	114761	12112	9529	2346	5782	6739	1711	152980	11804	21077	32881	26408	212269
Свердловская область	198187	163075	28727	389989	32722	79328	15130	17065	54836	6135	595205	83794	296375	380169	164336	1139710
Тюменская область	144486	135339	47708	327533	28781	53157	8613	30601	12612	4288	465585	63089	321884	384973	91694	942252
Челябинская область	184593	164203	29076	377872	24507	36560	11867	9494	10003	4247	474550	34581	218680	253261	18768	746579
Сибирский ФО	958576	313445	180628	1452649	260422	222472	38319	126091	109553	17827	2227333	961997	597833	1559830	362581	4149744
Республика Алтай	6366	2903	3414	12683	450	4336	609	3363	2026	243	23710	13984	2934	16918	1622	42250
Республика Бурятия	58211	11872	12465	82548	13822	11641	4808	9001	4537	849	127206	56185	1951	58136	1448	186790
Республика Тыва	9831	6351	2241	18423	4443	2092	608	5296	741	370	31973	5786	185	5971	1551	39495
Республика Хакасия	38568	12682	5138	56388	5988	4762	904	2083	325	612	71062	32503	12781	45284	476	116822
Алтайский край	147821	40257	25737	213815	49205	29035	5140	14457	19181	2084	332917	100048	46246	146294	87296	566507
Забайкальский край	54132	7764	11680	73576	14730	10814	1982	12876	3177	809	117964	77236	18643	95879	24871	238714
Красноярский край	149059	40387	25950	215396	42032	38715	4702	18504	17450	2037	338836	182989	76141	259130	55827	653793
Иркутская область	99568	17044	23199	139811	19259	20570	3290	14875	5243	1289	204337	177242	69948	247190	32099	483626
Кемеровская область	117979	57449	18902	194330	30497	28002	5460	12205	15097	1678	287269	118517	102939	221456	48661	557386
Новосибирская область	123239	33711	23048	179998	30164	34200	3392	15594	20130	2054	285532	95489	176359	271848	89091	646471
Омская область	113235	65188	20418	198841	34986	28088	5266	12196	12403	4786	296566	61027	45876	106903	10166	413635
Томская область	40567	17837	8436	66840	14846	10217	2158	5641	9243	1016	109961	40991	43830	84821	9473	204255
Дальневосточный ФО	126207	9909	35091	171207	63237	29020	2032	51080	30337	623	347536	893037	191616	1084653	54935	1487124
Республика Саха (Якутия)	27571	4162	11449	43182	10689	8595	625	22124	2348	206	87769	47049	8409	55458	5311	148538
Камчатский край	7581	494	2663	10738	5775	1938	13	3026	4177	0	25667	89852	10179	100031	0	125698
Приморский край	34906	1686	5542	42134	22578	5865	159	6374	13155	361	90626	345867	120541	466408	16679	573713
Хабаровский край	17085	1526	4531	23142	5239	4367	421	5244	1009	4	39426	168467	28265	196732	12390	248548
Амурская область	26517	1372	6656	34545	10092	4425	728	5858	5021	50	60719	90181	7860	98041	6644	165404
Магаданская область	2864	136	1237	4237	2714	1358	9	2347	2251	0	12916	26574	2528	29102	3327	45345
Сахалинская область	7255	275	2056	9586	4536	1485	7	3750	1769	1	21134	106532	13198	119730	9492	150356
Еврейская АО	2393	244	856	3493	1531	658	68	1154	484	1	7389	17107	152	17259	773	25421
Чукотский АО	35	14	101	150	83	329	2	1203	123	0	1890	1408	484	1892	319	4101


TOPLINE
SCANIA
R 440
WDJ 339



Титулярный советник

«Скания» R-серии стала обладателем титула «Грузовик 2010 года». Перед началом продаж автомобиля в России с его возможностями познакомился Николай Мордовцев.

С ПРИЦЕЛОМ НА РЕКОРД

Двери и окна в обновленной кабине, а также многие панели остались в прежних размерах. Автомобиль получил современное габаритное освещение на светодиодах, новую решетку радиатора с крупной надписью: *SCANIA*. Гамма двигателей, впервые представленная еще в 2006 году, модернизирована с учетом норм Евро IV и Евро V. Среди особенностей конструкции – унифицированная поршневая группа единого диаметра 127 мм и раздельные головки для каждого цилиндра. (Рабочий объем изменяют, «играя» радиусом кривошипа и количеством цилиндров.) Пятицилиндровые дизели объемом 9,3 л мощностью от 230 до 320 л.с., рядные «шестерки» объемом 11,7 и 12,7 л, развивающие от 340 до 480 л.с., и вершина модельного ряда – моторы V8 объемом 15,6 л, их мощность – 500, 560, 620 л.с. Ходят слухи, что уже готова 700-сильная версия. С ее появлением «Скания» вступит в схватку за покупателя со своим земляком-конкурентом «Вольво» – его мотор D16 пока рекордсмен среди серийных 16-литровых двигателей: 660 л.с.

Все представленные журналистам осенью 2009-го в Сёдертелье обновленные грузовики были оснащены автоматизированными электронно-управляемыми коробками передач «Оптикруиз». «Скания» издавна делает не только механические коробки, но и автоматы (с 1994 года) на их основе. Примечательно, что, в отличие от аналогов других производителей, в «Оптикруизе» механизм переключения с электропневмоуправлением установлен на обычную КП, поэтому отремонтировать ее можно в любом профильном сервисном центре. Другой важный компонент трансмиссии – гидравлический ретардер, смонтированный на задней стенке коробки передач.

Я ЛЬ НА СВЕТЕ ВСЕХ УМНЕЕ?

Фишка обновленной R-серии – система Driver Support. Шведы научили бортовой компьютер анализировать действия водителя по четырем основным критериям: реакции при движении по холмистой местности, способность предвидеть изменение дорожной обстановки, грамотность пользования основной и вспомогательной тормозными системами, а также правильный выбор передач при ручном управлении коробкой. Компьютер беспристрастно оценит стратегию человека за рулем – использует ли он накат, вовремя ли разгоняет автопоезд, чтобы вытащить его на подъем без существенной потери скорости, где без толку жмет на газ, а где нерационально тормозит…

Но если электронный надзиратель окажется излишне назойлив в своих подсказках, дальнобойщик найдет куда его отправить – вместе с советами. Зная эту особенность, к работе привлекли психологов. Поскольку в сильной половине человечества с рождения живет тяга к соревнованию, водителю предлагают на деле доказать, что он умнее электронного ящика. В качестве поощрения «вручают» звезды на дисплее. И на всякий случай добавлена оценка мастерства вождения в процентах – она должна стремиться к 100%. По результатам тест-драйва, проходившего на демонстрационном кольце «Скании» в Сёдертелье, журналисты, пользуясь подсказками не только дисплея, но и настоящего водителя-инструктора, очень быстро добились показателей в 75–80%, за что получили по четыре звезды. Игра на самолюбии сделала свое дело, а значит, и в России эта система у «Скании» тоже будет работать.

К электронному учителю я тоже примерился, только с другой стороны: интересно, как он отреагирует на явные ошибки в вождении? «Гуру» пыхтел от недовольства, когда я цеплял правым колесом обочину, верещал зуммером, стремясь «разбудить» меня, предупреждал о малой дистанции до впереди идущей машины, о недопустимости жать одновременно на газ и тормоз, лез со своими советами насчет переключения передач и, наконец, отчаявшись наладить контакт с таким, как я, «хроническим идиотом», зажег на дисплее надпись: «Непрофессиональное вождение». Кстати, подобный результат (две звезды, 19%) у наемного работника обязательно заинтересует начальника колонны или хозяина автомобиля. Тогда уже начнется настоящий анализ мастерства и стиля вождения, только оценки будут не в звездочках, а в рублях. ЗР



Мягкая панель приборов и дорогие материалы в отделке интерьера – на зависть владельцам иных моделей бизнес-класса.

В центре щитка приборов – табло электронного советника.

Лучше, конечно, пять звездочек.

Ширина спального места при сдвинутых вперед сиденьях увеличивается до 90 см.

Собственная кофеварка позволит отказаться от «бочкового» кофе из термоса.

Фары могут быть и ксеноновые, а светодиодные «габариты» совсем не боятся тряски.

Аккумуляторы переехали в задний свес рамы (под пластиковой крышкой). На их традиционном месте расположился бак системы AdBlue с раствором мочевины. Емкость топливных баков может достигать 1500 л.



Российская цистерна удачно «срослась» с немецким шасси.

На заправку подлетай!

В столичном аэропорту Домодедово появился топливозаправщик, созданный компанией «Авиатехнология» на шасси «Мерседес-Бенц Аксор». В подготовке лайнера к рейсу участвовал Константин Закурдаев.

Аэробусы А319 и А320 отличаются от иных пассажирских лайнеров заправочным штуцером, расположенным в крыле на высоте всего около 3,2 м. Чтобы питать эти самолеты, отечественным топливозаправщикам нужны хитрые приспособления, требующие для «разворачивания» немалó времени. Поэтому аэропорт Домодедово заказал НПО «Авиатехнология» автомобиль класса low profile (в переводе с английского – низкий профиль).

Модель, получившая обозначение ТЗА-18-1823, базируется на двухосном шасси «Мерседес-Бенц Аксор 1823 LNR». Клиренс автомобиля можно менять как спереди, так и сзади благодаря пневмоподвескам. В транспортном положении высота низкопрофильного заправщика – 2750 мм, а когда требуется поднырнуть под крыло, она уменьшается до 2670 мм. Установленная на раме цистерна вмещает 18 000 л топлива. Заправочное оборудование разместили под «бочкой» с обеих сторон, чтобы не увеличивать длину машины.

Первый ТЗА-18-1823 работает в Домодедове с осени. «Авиатехнология» получила заказ еще на пять близких по конструкции (на том же немецком шасси) автомобилей. Правда, эти машины – с дизелями увеличенной с 231 до 279 л.с. мощности и девятиступенчатой коробкой передач вместо шестиступенчатой.

Конечно, шесть машин – небольшая партия. Но ведь аэробусы приземляются не только в Домодедове, так что современные технологичные и эффективные топливозаправщики, вероятно, появятся и в других аэропортах. И обслуживающему персоналу удобно, и пассажирам – задержек поменьше. ЗР

ТЗА-18-1823
(шасси Mercedes-Benz Axor 1823 LNR)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	9600
ширина	2650
высота	2750–2670
колесная база	5700
Снаряженная масса, кг	8758
Вместимость цистерны, л	18 000

ДВИГАТЕЛЬ:
OM906LAIII/2, P6, 6,73 л, 231 л.с./170 кВт при 2200–2300 об/мин, 810 Н·м при 1500 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
механическая 6-ступенчатая.

Зубр идет в атаку

Минский автомобильный завод вывел на рынок модернизированные магистральные грузовики. В их особенностях разбирался Константин Закурдаев.

В 2009-м МАЗ провел серьезный рестайлинг автомобилей самого популярного семейства. Изменений во внешности немного, для перечисления вполне хватит пальцев одной руки. Но и этого оказалось достаточно, чтобы облик минских машин стал ярче и современнее. Кроме того, новые облицовка радиатора, бампер, боковые дефлекторы и обтекатели улучшили аэродинамику кабин, украшенных беловежским зубром, уменьшили забрызгивание боковин, сделали удобней вход.

Не менее важно, что МАЗы получили 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-650, лицензию на производство которого ярославцы приобрели у компании «Рено тракс». От знакомых ярославских двигателей он отличается в первую очередь рядным, а не V-образным расположением цилиндров. Благодаря этому, в частности, упростилась установка оборудования, необходимого для соответствия нормативам Евро IV и Евро V (пока моторы выпускают в версии Евро III). По сравнению с близким по характеристикам 8-цилиндровым ЯМЗ-6581.10 – наследником ветерана ЯМЗ-238, который до последнего времени устанавливали в моторный отсек большинства МАЗов, у ЯМЗ-650 почти на 38% выше литровая мощность, на 2,4% ниже расход топлива, на 260 кг меньше масса и на 5,5% больше крутящий момент. По сути, для Ярославского завода это если и не революция, то очень серьезный шаг вперед. Заказчикам предлагают пока три модификации мотора: мощностью 311, 362 и 412 л.с. Модернизированным МАЗам адресована последняя. Ярославские коробки передач в тандеме с ЯМЗ-650 на минские автомобили не ставят, производители грузовиков предпочли более надежные и современные 16-ступенчатые агрегаты ZF.

Производство модификаций с ЯМЗ-650 минчане начали с двухосного седельного тягача МАЗ-5440А9

Трехосный бортовой грузовик МАЗ-6312А9, оснащенный двигателем ЯМЗ-650, рассчитан на 14 450 кг груза.



(индекс А9 указывает на новый мотор). Затем на конвейер встал оборудованный той же рядной «шестеркой» трехосный седельный тягач МАЗ-6430А9, а позже мотор появился под кабинами трехосных бортовых грузовиков МАЗ-6312А9. Новым дизелем стали комплектовать и самосвал МАЗ-6501А9. Правда, его кабину не меняли.

Не только Минский автомобильный завод, но и ярославский «Автодизель» связывает свое ближайшее будущее с успехом модернизированных МАЗов. Именно поэтому партнеры реализуют программу, суть которой в том, что в России модификации с новыми двигателями дилеры будут продавать дешевле, нежели предыдущие модели. Производители сделали сильный ход. Ответный – за покупателями… **ЗР**

Двухосный седельный тягач МАЗ-5440А9 способен буксировать полуприцеп полной массой 25 500 кг со скоростью до 90 км/ч.

Кабина с измененной облицовкой радиатора выглядит внушительно и современно.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	МАЗ		
	5440А9 (4×2)	6430А9 (6×4)	6312А9 (6×4)
Общие данные			
Тип	седельный тягач	седельный тягач	бортовой грузовик
Размеры, мм:			
длина	6000	6900	9760
колесная база	3600	3200 + 1400	4400 + 1400
Нагрузка на седло/грузоподъемность, кг	10 350	15 900	14 460
Снаряженная масса, кг	7700	9800	11 900
Полная масса автомобиля, кг	18 200	25 850	26 500
Полная масса автопоезда, кг	44 000	52 000	44 500
Запас топлива, л	550	500	500
Двигатель			
Марка	ЯМЗ-650		
Конфигурация	Р6		
Рабочий объем, л	11		
Мощность, кВт/л.с.	303/412 при 1900 об/мин		
Макс крутящий момент, Н·м	1870 при 1100–1300 об/мин		
Трансмиссия			
Коробка передач	М16		



Десятью десять

Этот пятиосный грузовик способен штурмовать глубокие овраги, форсировать реки и уверенно идти по размытому проселку. С полноприводным большегрузом познакомился Константин Закурдаев.

Повысить грузоподъемность внедорожных грузовиков – задача, актуальная для всех заводов бывшего Союза. «Урал» не исключение. Чтобы увеличить массу надстроек, устанавливаемых на полноприводные шасси, автомобиль снабдили дополнительной, пятой осью. Опытный внедорожник с колесной формулой 10×10 получил название «Урал-632361».

Принимать на борт больший груз требуют основные заказчики подобных машин – нефтяники и газовики, чье оборудование становится все тяжелее, и, конечно, военные. Им гораздо удобнее перевозить бронированную технику на шасси с платформой, нежели использовать тягач с полуприцепом, ведь одиночные машины, даже многоосные, маневреннее.

Проектируя «Урал-632361», конструкторы опирались на опыт создания четырехосных моделей 5323 и 632341. Новинка унифицирована с ними по силовому агрегату, бескапотной ивековской кабине, многим элементам ходовой части и трансмиссии. Но десятиколесный внедорожник во многом оригинален. Пятую ось не пристроили, как обычно делают в таких случаях, в хвосте, а разместили между передней и задней колесными тележками, да к тому же сделали управляемой!

В моторном отсеке – дизель ЯМЗ-238Б мощностью 300 л.с. Коробка передач – механическая четырехступенчатая ЯМЗ-238У3, ее передаточный диапазон расширен путем применения двухступенчатой раздаточной коробки. Максимальная скорость полностью нагруженного «Урала» – 75 км/ч, глубина преодолеваемого брода – 1,2 м. Подвеска колес обеих тележек – рессорно-балансирная, пятая средняя ось тоже подвешена на рессорах.

На новое десятиколесное шасси можно установить надстройки массой до 24,1 т, что на 5,5 т больше грузоподъемности четырехосного «Урала». Один из примеров возросших возможностей – на заставке: бронетехника легко и быстро поедет на десяти колесах. ЗР



«Урал-632361» 10×10

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	9715/2500/3195
колесная база	1400 + 2965 + 1600 + 1400
Монтажная длина рамы, мм	6930
Грузоподъемность, кг	24 100
Полная масса, кг	37 000
Запас топлива, л	420
Максимальная скорость, км/ч	75

ДВИГАТЕЛЬ: V8, 11,15 л, 220 кВт/300 л.с. при 2000 об/мин, 1200 Н·м при 1200–1400 об/мин.
ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, М4×2.
РАЗМЕР ШИН: 310-533.



Пятиосный «Урал-632361» полной массой 37 т в деле: демонстрация проходимости.

Свежий фрукт

Обновленный «Фольксваген-Транспортер» – крепкий, высококвалифицированный, аккуратный да еще и нарядный работник. Подходящие грузы искал Сергей Канунников. Фото Константина Якубова.

Небольшой магазинчик и алый фургон прекрасно подходят друг другу – и в прямом смысле тоже. Поскольку опыта маловато, не сразу сообразил, что погрузку-выгрузку фруктов удастся вести вообще не выходя под открытое небо. Достаточно с усилием (оно весьма незначительное) распахнуть задние двери параллельно бортам – и даже три-четыре лишних шага делать не придется! Мелочь, конечно, но из таких мелочей складывается весь долгий рабочий день.

Как и аналоги, «Фольксваген-Транспортер Кастен» можно, вооружившись длиннющим списком опций, собирать, подобно машинкам из детского конструктора. Для начала – варианты базы и крыш, дверей, отделки кузова. Затем – начинка. Только не забывайте смотреть на цены! От базовых 1 086 000 руб. за стандартный, короткобазный, низкий фургон с 84-сильным мотором можно уехать очень быстро и очень далеко.

Мой «Транспортер» – с длинной базой и высокой крышей. В кузов объемом 9,3 м^3 поместятся предметы длиной до 2970 мм, шириной до 1692 мм (самое узкое место, по аркам, – 1244 мм) и высотой… 1940 мм! А еще здесь огромный набор опций. От каких отказаться, чтобы сэкономить? Скажем, от набора для курящих. Правда, вместе с прикуривателем и пепельницей почему-то лишитесь и подстаканников. А стоит все это хозяйство каких-то 1100 руб.

Куда выгоднее не заказывать стекла в задних дверях (7100 руб.) – распашных. А тогда уж заодно отказаться и от перегородки в кузове со сдвижной





Органы управления абсолютно «легковые»: простые, легкие, удобные. Подстаканники посредине панели – опция для… курящих.



Как и должно быть в рабочей машине, информация только необходимая, без излишеств.

Двухместное пассажирское сиденье – опция. Сверхпрочный материал, из которого оно может быть сделано, – тоже.





Volkswagen Transporter Kasten

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5292
ширина	1904
высота	2476
колесная база	3400
колея спереди/сзади	1628/1628
Снаряженная масса, кг	2130
Полная масса, кг	2800
Максимальная скорость, км/ч	161
Расход топлива, л:	
городской цикл	9,5–9,8

ДВИГАТЕЛЬ:

дизельный, Р4, 2 л, 75 кВт/102 л.с. при 3500 об/мин, 250 Н·м при 1500–2500 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:

М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:

подвески – независимые (передняя – типа «МакФерсон»), рулевое управление – с гидроусилителем, тормоза – дисковые, шины – 205/65R16.



Отделка в светлых тонах – опция. Конечно, в такую машину просится нечто столь же нарядное.

Стандартный длиннобазный «Фольксваген-Транспортер Кастен» с высокой крышей стоит 1 251 700 руб. Тестовый – 1 561 500 руб.

форточкой (5300 руб.). Правда, обе опции помогают точнее оценивать обстановку при маневрах на недогруженном фургоне... Может, не покупать парктроник (14 300 руб.), который дороже, нежели оба окошка, вместе взятые? Отказавшись от металлических шин на стенках фургона для крепления груза, сэкономил бы очень весомые 27 000 руб. Но если доведется возить мебель?..

Уж точно не стал бы пренебрегать подвеской «для умеренно плохих дорог» за 10 100 руб., а то и заказал бы вариант «для плохих дорог» за 19 700 руб.

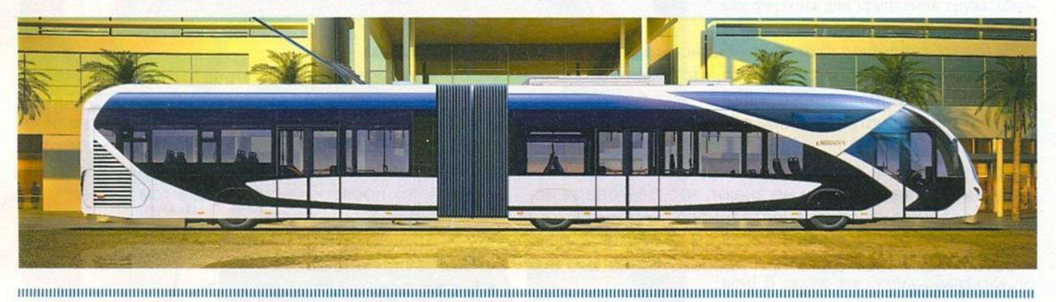
А по правде, отказываться не хочется ни от чего! Даже от электропривода стекол и зеркал, тем более от магнитолы. Но вновь вспоминаю: опций заготовлено... на 300 тысяч с хвостиком! В такую же сумму обходится дешевый легковой автомобиль.

Вместительный фургон проворно шныряет по городским улицам, юрко лавирует меж мелкими лавками и магазинчиками. Дизель в 102 л.с. ускоряет машину уверенно и резво, правда, любит обороты. Но таким удобным, коротходным рычагом-джойстиком лишний раз переключить передачу не лень. Кабина – с абсолютно привычными водителю легкового автомобиля органами управления. Поначалу руль, регулирующийся в двух направлениях, кажется каким-то маленьким для грузовика. Но быстро понимаю – большего не нужно. «Транспортер» четко реагирует на руление. У машины легкие, понятные педали, отличный обзор. Есть даже ESP, причем ее можно отключить. Конечно, не для того, чтобы упражняться в экстремальном пилотировании: «придушить» систему стабилизации порой полезно, чтобы выбраться из снега или тронуться на льду. В общем, почти легковой автомобиль, только побольше и, что особенно важно, повыше. Даже за рулем порожней машины в повороте чувствую ее серьезную – под 2,5 м – высоту. Кстати, машина войдет далеко не во всякий гараж и даже не на каждую мойку.

Зато в ней, помимо приспособлений для крепления груза в боковинах, есть, конечно же, и петли в полу, и яркие крепежные ремни, и даже мягкие прокладки для чего-нибудь большого и ценного. Кстати, на тестовой погрузке-выгрузке мандаринов мы с фотографом заработали несколько свежих, ярких, прямо как этот фургон, плодов. Поедем-ка теперь к мебельному… ЗР

По-студенчески скромно

Необычайно красивый троллейбус разработан компанией VISEON Bus для работы на территории университетского городка в Саудовской Аравии. Сеть контактных проводов опутает территорию площадью около 5 кв. км. С учетом температур, достигающих здесь 50°С, в конструкции троллейбуса применили двойное тонированное остекление, кондиционер, воздушную завесу, включающуюся при открывании дверей. Троллейбус растянулся на 19,5 м в длину и вмещает до 120 человек. Маршрут с 24 остановками проложат по обособленным дорожкам, закрытым для другого транспорта, а проезд для всех студентов, преподавателей и гостей кампуса будет бесплатным. Стоит ли мелочиться, если дюжина таких троллейбусов обошлась в кругленькую сумму – 13 млн. евро!



Очень выгодный автобус

Ульяновская компания «БАУ Мотор Корпорейшн» приступает к производству городских автобусов Street, вмещающих до 35 пассажиров (21 сидячее место). Салон оборудован автономным отопителем, атермальными стеклами, мягкими сиденьями, антискользящим покрытием пола, травмобезопасными поручнями. Двигатель – 3,2-литровый дизель мощностью 120 л.с., потребляющий при полной загрузке автобуса всего 18 л/100 км и соответствующий нормам Евро III. Безопасному торможению способствует ABS, а труд водителя облегчает гидроусилитель руля. Цена BAW Street примерно на четверть ниже, чем у основных конкурентов, а расчетная годовая рентабельность на 25% больше, чем у двух «Газелей», вмещающих столько же пассажиров.





Запаска под мостом не пройдет

Да, бывают и такие шины – размерностью 59/80R63 для гигантских карьерных самосвалов. Они позволяют без проблем возить десятки тонн груза. Сложности появляются, когда такое колесо диаметром 4,02 м и весом 5190 кг необходимо поменять, перемонтировать или хотя бы привезти со склада. Приходится вырезать крышу стандартного контейнера и ставить его на специальный низкопольный трейлер – иначе не пройти под мостами и путепроводами. В данном случае перевозку организовали с японского завода «Бриджстоун» в Мюнхен ради демонстрации на выставке строительных машин. Стоит покрышка 40 000 евро – как легковой автомобиль среднего класса.

Лорд Нельсон, полный вперед!

Англичане не оставляют надежды на возрождение паромобилей. Недавно здесь установлен новый рекорд скорости для таких авто, а в начале июня пройдет фестиваль «Возрождение пара», где можно будет не только полюбоваться экспонатами, но и увидеть грузовик «Лорд Нельсон» серии 3443, несущийся в клубах пара по парковым дорожкам городка Бьюли. До сих пор этот колесный паровоз стоял на «запасном пути» в национальном моторном музее, но, как оказалось, его паровое «сердце», построенное в 1921 году, до сих пор рвется в бой!



Восхождение в пожарном порядке

Ян Ридель и Эстер Крингс из Дармштадта (ФРГ) отважились совершить пробег протяженностью 24 тыс. км в Гималаи и обратно на видавшем виды пожарном автомобиле «Магирус-Дойц», построенном 34 года назад. Разумеется, цистерну с него убрали, заменив просторным жилым помещением. Поскольку самым тяжелым занятием путешественники посчитали весьма вероятную замену пробитых на бездорожье колес, они решили поставить самозалечивающиеся покрышки Goodyear DuraSeal, заручившись еще и спонсорской поддержкой фирмы.



Он был первым

Родоначальнику коммерческих «фольксвагенов» фургону «Транспортер Т1» исполнилось 60 лет. В 1950 году он был далеко не столь удобным и проворным, как нынешний Т5: имел дверь для погрузки только с правого борта, сзади стоял мотор от «Жука» мощностью всего 25 л.с., перекрывавший вместе с запасным колесом доступ в кузов. Развить, хотя бы без груза, 100 км/ч «Транспортер» смог лишь в 1963 году, когда двигатель стал мощнее на 17 л.с. Тогда же в бортсети появились современные 12 вольт вместо устаревших шести.

Тем не менее Т1 был построен в количестве почти 3 млн. штук, причем в Бразилии сходил с конвейера вплоть до 2000 года!





Избавление от скуки

КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ

Первая гонка юбилейного, 60-го чемпионата повергла в уныние даже отчаянных оптимистов. Никакого намека на обгоны и борьбу в группе лидеров: как построились на первом круге, так всю дорогу и пилили (иначе не скажешь)! Стоило ради такого зрелища изобретать очередной путаный регламент?!

Естественно, прокатилась волна критики. Совладелец и бывший технический директор «Вильямса» Патрик Хед обвинил саму трассу: «У новых автодромов есть общая черта: похоже, создавший их Герман Тилке старался на ограниченной площади проложить дорожку максимальной длины. В итоге мы получили однотипные, лишенные индивидуальности повороты и связки поворотов. Старые трассы, а их в календаре все меньше, такого недостатка лишены. У большинства уникальная конфигурация и неповторимая атмосфера». Михаэль Шумахер поведал, что в этом сезоне задача пилота – благополучно уйти со старта и далее держать оптимальный темп. «Обгонять невозможно, разве что кто-то допустит ошибку. Главный сдерживающий фактор – шины: поедешь агрессивнее – они быстро придут в негодность. А лишний пит-стоп никому не нужен. С такой гоночной тактикой Гран-при вряд ли будут богаты событиями».

Хозяева команд, озабоченные падением зрелищности, призвали организаторов что-то предпринять. Глава «Ред Булл» Кристиан Хорнер предложил вернуться к идее двух обязательных пит-стопов, и его многие поддержали. Хозяин всея Формулы-1 Берни



Гран-при Бахрейна, Австралии и Малайзии вышли слишком разными, оттого старт чемпионата мира оставил неоднозначные впечатления. Сезон в целом может оказаться чрезвычайно интересным, а многие гонки... на редкость скучными, считает Максим Вольнов. Фото Григория Голышева, «Ред Булл», «Рено» и «Даймлер».

Экклстоун (почти вся критика адресовалась именно ему) еще раз озвучил свой спорный замысел: шикана, которую каждый пилот может срезать фиксированное число раз за гонку. (Заимствование из ралли-кросса, где такая схема давно работает.) И он же, вкупе с шефом «Феррари» Стефано Доменикалли, призвал воздержаться от поспешных решений и подождать, как пойдет дальше. «Команды иногда не понимают, что суть наших состязаний – шоу и увеселение публики, – заявил Берни. – Им подчас важнее давление в шинах и лучшее время круга. Возможно, следует просто отстранить команды от создания спортивного и технического регламентов. Конечно, я недоволен тем, как прошла гонка в Бахрейне, но подобные этапы нередко выпадали и в прошлом».

И почему-то никто не ругал погоду. Представьте: 35 градусов в тени, а вам предстоит полтора часа гнать по изнурительному солнцепеку. Причем ответственность высока: както некрасиво ударить лицом в грязь на первом Гран-при сезона, особенно если выступаешь за топ-команду. Какую тактику вы изберете?

ПЕРЕМЕНА ПОГОДЫ

Дождь, даже небольшой и короткий, – гарантия того, что Гран-при получится интересным. Почему бы трассы не оснастить дождевальными установками? Главный судья Формулы-1 Чарли Уайтинг включал бы их по своему усмотрению – интрига обеспечена! Это несложно, недорого и прекрасно вписывается в концепцию обязательного использования резины двух ти-



Современная Формула-1: все пилоты едут с оглядкой на износ шин, держат некий оптимальный темп и нередко отказываются от возможности обогнать, чтобы поберечь резину.





Михаэль Шумахер ничего выдающегося на первых этапах не показал, но все равно был в центре внимания публики и прессы. Покажет позже?

Из-за мелких неполадок техники Себастьян Феттель на старте сезона лишился двух верных побед. Удача пришла лишь в третьей гонке.

Конструктору Россу Брауну в этом году не удалось выиграть «зимнюю кампанию» – машина «Мерседеса GP» хороша, но явно не самая быстрая.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

1-й этап, Гран-при Бахрейна	
1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	1:29.20,396
2. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.16,0
3. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.23,1
4. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.38,7
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.40,2
6. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	0.44,1
7. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.45,2
8. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.46,3
9. В. Лиуцци (Италия, «Форс-Индия – Мерседес»)	0.53,0
10. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс-Косворт»)	1.02,4
2-й этап, Гран-при Австралии	
1. Дж. Баттон	1:33.36,531
2. Р. Кубица (Польша, «Рено»)	0.12
3. Ф. Масса	0.14,4
4. Ф. Алонсо	0.16,3
5. Н. Росберг	0.16,6
6. Л. Хамильтон	0.29,8
7. В. Лиуцци	0.59,8
8. Р. Баррикелло	1.00,5
9. М. Уэббер	1.07,3
10. М. Шумахер	1.09,3
3-й этап, Гран-при Малайзии	
1. С. Феттель	1:33.48,412
2. М. Уэббер	0.04,8
3. Н. Росберг	0.13,5
4. Р. Кубица	0.18,5
5. А. Сутил (Германия, «Форс-Индия – Мерседес»)	0.21,0
6. Л. Хамильтон	0.23,4
7. Ф. Масса	0.27,0
8. Дж. Баттон	0.37,9
9. Х. Альгесуари (Испания, «Торо Россо – Феррари»)	1.10,6
10. Н. Хюлькенберг (Германия, «Вильямс-Косворт»)	1.13,3

пов (с точки зрения болельщиков, бессмысленную).

На Гран-при Австралии дождь, хотя и завершился после нескольких кругов, сработал идеально. Несколько аварий и вылетов с подсыхающего асфальта, множество эффектных обгонов – воплощенная мечта болельщика! Однако обгонов могло быть и больше, причем в зоне подиума да на последних кругах. Помешал тот сдерживающий фактор, о котором говорил Шумахер. Шины позволили Льюису Хамильтону отыграть 20 (!) секунд отставания от двух «феррари», но, когда пришло время обгонять Фернандо Алонсо, оказались слишком изношены. То же ощущение беспомощности испытал и Марк Уэббер: машина – зверь, а «лапы» не держат.

Поставщик шин для Формулы-1 «Бриджстоун» своей продукцией доволен. Разумеется, дело не в качестве покрышек, а в их заданных свойствах. Вне всякого сомнения, можно изготовить шины, которые износятся за десять кругов (правило обязательных питстопов тогда не потребуется), или способные выдержать всю гонку. Поэтому именно шинный регламент многие годы придает Формуле-1 элемент здорового абсурда. В теории автогонки – это когда пилоты всю дистанцию стараются гнать как можно быстрее. На практике все едут с оглядкой на износ, «держат оптимальный темп» – и нередко отказываются от возможных обгонов ради того, чтобы поберечь шины.

Минимальные осадки, выпавшие на Мельбурн, сломали стереотипную «сухую» двухшинную тактику – ту, что превратила Гран-при Бахрейна в унылое катание. Команды оказались в условиях, когда многое невозможно рассчитать заранее. Дженсон Баттон рискнул пойти на единственный ранний питстоп – и скучнейшим образом добрался до финиша. Льюис Хамильтон отважился на два пит-стопа – и был самой яркой и заметной фигурой на трассе. Да, Баттон – победитель, но болельщикам в Мельбурне наверняка больше запомнился его партнер по команде.

ВЕСОВЫЕ КАТЕГОРИИ

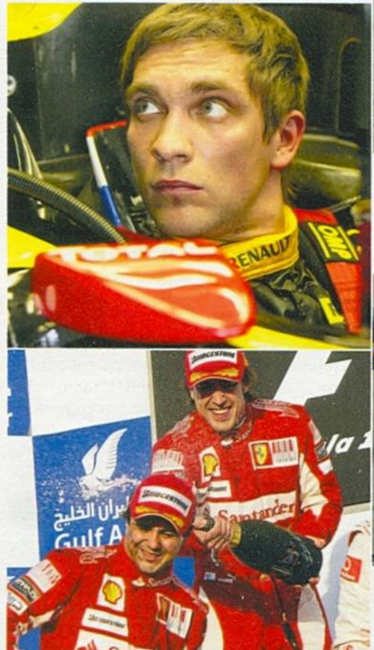
Глава «Мак-Ларена» Мартин Уитмарш после Бахрейна предрек, что в Мельбурне ситуация сильно изменится, и добавил: «Но борьбу за лидерство будут вести все те же четыре команды. Думаю, и на всех остальных гонках тоже». Возразить нечего. Второе место Роберта Кубицы в Австралии вряд ли позволяет причислить «Рено» к «могучей кучке». Скорее всего, это разовый успех: машина «Рено» комфортно чувствует себя на тех трассах, которые условно называют «медленными». Но таких трасс немного, а в Бахрейне Кубица выглядел бледно.

Дюжина команд Формулы-1 по итогам первых гонок четко поделилась на три очень неравные по силам группы:

Дюжина команд Формулы-1 по итогам первых гонок четко поделилась на три очень неравные группы: «большая четверка», крепкие середняки и обреченные аутсайдеры.



И в Бахрейне, и в Мельбурне, и в Сепанге Петрову удались блистательные стартовые рывки – после них россиянин сразу получал прямой доступ к очковой зоне.



Несмотря на три неудачи, Виталий Петров не падает духом: «У машины неплохая скорость и большой потенциал, поэтому ставлю перед собой максимальные цели».



Чудес не бывает. «Виртуальное» творение Ника Уирта – болид VR-01, не прошедший ни единого дорожного теста, высокими скоростями похвастаться не может.

Первый подиум сезона – в цветах «Феррари». Прогресс! Год назад это произошло лишь в мае в Монако, а единственную победу «Феррари» отпраздновал в августе в Спа.

«большая четверка», крепкие середняки и обреченные аутсайдеры. В числе последних – все новички чемпионата мира: у них нет надежд на значимое улучшение результатов. Виной тому не моторы «Косворт» (с этим же мотором «Вильямс» – середняк), а шасси – их ведь создавали в режиме авральной спешки. Постоянно совершенствовать машины по ходу сезона не позволит бюджет, ограниченный 40 миллионами фунтов.

Думается, за привлечение бюджетных команд Берни Экклстоун еще получит «фи» от общественности. Неужто и вправду повысили имидж Формулы-1 дополнительные пилоты на стартовой решетке, уступающие лидерам по 5–8 секунд на круге?

ПЕРЕЙДЕМ НА ЛИЧНОСТИ

Тем, кто ждал сенсаций от возвращения Михаэля Шумахера, радоваться нечему. Немец точно не станет восьмикратным чемпионом, да и его победа в Гран-при – событие маловероятное. Пока Михаэль по всем показателям уступает своему молодому партнеру по «Мерседес GP» Нико Росбергу. Однако роль Шумахера в команде вряд ли сводится к добыче зачетных очков. Он незаменим в качестве настройщика-доводчика техники, заодно привлекает повышенное внимание зрителей и прессы.

Российский дебютант Формулы-1 Виталий Петров, как и сами первые гонки, оставил «неоднозначные впечатления». Превосходно провел старты, но финишного флага так и не увидел. Хотя, если судить только по темпу его езды, мог рассчитывать на очки. В Бахрейне подвел рычаг подвески – конструктивный просчет инженеров команды (у Кубицы были иные настройки шасси, и только потому рычаг не расколотил болт крепления). В Мельбурне на еще не просохшей трассе Виталий ошибся при торможении и увяз в гравии. В Малайзии отказала коробка передач.

Приятно, что команда его хвалит. Эрик Буйе, шеф «Рено F1»: «Петров только постигает науку Формулы-1 – и уже порадовал нас отличными стартами. Думаю, у него хорошие перспективы». А сам Виталий вдохновлен неплохой боеспособностью машины – оказывается, и подиум реален!

После Сепанга в тройку лидеров чемпионата наконец-то попал пилот, который мог выиграть все три гонки! В Бахрейне верную победу у Себастьяна Феттеля отобрал отказ свечи зажигания, в Мельбурне – плохо закрепленное колесо, повредившее тормозной диск. После схода немец был в ярости: «Я страшно ругался и хотел в тот же момент уехать домой. Мог ведь стать лидером чемпионата!». Гран-при Малайзии прошел для Феттеля идеально, и нам теперь не надо ломать голову над тем, кто же главный фаворит. ЗР

Праздник открытых кокпитов

Посмотреть гонку всегда интересно, но эту удалось не просто наблюдать, а в нее окунуться! Впечатлениями делится Сергей Воскресенский, занявший в составе команды российских журналистов пятое место из тридцати. Ему наши поздравления и наше внимание.

Мир сжат до размеров ветрового стекла, через которое то прямо на тебя, то откуда-то сбоку хитрым зигзагом летит лента трассы. Иногда в эту картину вмешиваются зеркала заднего вида, в которых появляются соперники. Крыши нет – вверху лишь свинцовое от дождя небо да холодная сталь каркаса безопасности. Зато есть звук, вернее, торжествующий рев отпущенных на свободу 160 «лошадей», временами протестующих против моих ошибок – перекруток мотора при не очень своевременных торможениях.

Самые востребованные элементы в кокпите – сверхкомпактный съемный руль, послушные, почти невесомые педали и щелкающий… нет, скорее лязгающий от непрерывных переключений рычаг коробки. Вторая – третья, третья – вторая. Работаю, словно дирижер палочкой, с той разницей, что за рукоятку приходится хвататься крепко, всей кистью, и только тогда в момент отрывистого, ударного включения чувствую: все получается как надо. Объятия жесткого сиденья еще несколько минут назад казались невыносимо плотными. Закралась даже мысль: «А выдержу ли?». Но карусель закрутилась, сомнения остались там, в боксах, вместе с жалостью к себе. Здесь – виражи, которые непременно надо запомнить, а к ним заводная, но норовистая машина, к характеру которой в боевых режимах приходится приспосабливаться. Чуть что не так – легкий (всего-то 1070 кг) родстер мгновенно напоминает о своем заднем приводе: он требует очень мягкого обращения с акселератором и не любит водительских ошибок, усугубляемых мокрым асфальтом. Мы привыкаем друг к другу, чувствуя бремя ответственности – в настоящей командной гонке важно не подвести остальных…

Сначала это мероприятие под названием Mazda Open Race – четырехчасовая командная гонка журналистов – казалось немного несерьезным, тепличным. Ну, вывезут на гоночный трек где-то в солнечной Италии. Затем, как обычно бывает в журналист-







Кокпит гоночной MX-5: спортивное сиденье, компактный руль, максимально упрощенные отделочные материалы и счетчик кругов в центре передней панели.

О, нелегкая это работа! Хорошо, есть возможность потренироваться.

Под номером 11 – команда России: Б. Шульмейстер, В. Гагарин, Д. Соколов, О. Богданов, С. Воскресенский.

В стратегии командной борьбы главное – четко определить, кто за кем едет и насколько сильно придется менять регулировки.





ской практике, все ограничат конусами и запретами на какую-либо борьбу. А в гонке, больше похожей на одиночные заезды, выиграет тот, кто, вкатившись в трассу быстрее, продемонстрирует самое стабильное время. Остальные будут ворчать: «Вот в настоящей гонке я бы им всем показал!».

Но дотошный и подробный технический регламент оговаривал буквально все, начиная с отказа от ответственности за нас, грешных, и вплоть до использования обязательных, прошедших омологацию комбинезонов и нижнего белья. Вот это да! Вдогонку – информация о тридцати (!) специально подготовленных «маздах MX-5». Естественно, из родстеров вытряхнули все лишнее, оснастили каркасами безопасности, системой пожаротушения. В машинах шеститочечные спортивные ремни, зычная система выпуска, иной блок управления двигателем, регулируемые амортизаторы и заниженные пружины передней и задней подвесок. Изменения коснулись тормозов, регулировок углов установки колес и большинства технических жидкостей.

«Адрия» – гоночная трасса недалеко от Венеции – встретила не только пронизывающей сыростью и дождем. В боксах ждали настоящие боевые машины, для пущей выразительности и узнаваемости раскрашенные в национальные цвета стран-участниц. Швейцария, Хорватия, Австрия, Германия, Великобритания… По сути, чемпионат Европы среди журналистов. Под номером 11 – Россия… Шутки кончились, зато появился азарт и огромное желание победить.

Щуплым хорошо: чуть пригнувшись, скользнул на сиденье, пристегнулся потуже – и вперед. Ребята, конечно, посмеиваются над моими первыми попытками вот так, с ходу усесться в боевой «эм-икс-пятый». Поначалу это выглядит, как будто надеваю машину на себя. Какой тут шлем, перчатки, ремни безопасности… Мешает решительно все, особенно живот! Но гонка – великий стимул, и постепенно в процессе тренировок ноги и руки приобретают необходимую гибкость, голова вместе со шлемом нащупывает среди дуг нужную траекторию движения, да и остальным выступающим частям тела приходится подчиниться. Сел. Нет, теперь уже впорхнул! Сиденье регулируется по длине, но приборы начисто перекрыты маленьким рулем, на спидометре и тахометре мне видны лишь крайние значения. Зато дисплей лаптаймера, счетчика времени каждого пройденного круга, – в центре панели, на самом видном месте.

Ощущение на финише тренировочного заезда – ничего толком не успел, не сделал. Оказывается, целых полчаса я как заведенный переключал передачи, разгонялся, тормозил, оши-

бался в выборе траектории и вновь пытался найти оптимум! Какой там измеритель времени круга, хорошо хоть, к концу заезда увидел табличку с триколором, зазывающую в боксы!

По результатам предварительных заездов мы вторые на старте, но еще минимум пять команд показали очень хорошее время. У них там, похоже, одни гонщики – по крайней мере, дватри человека из пяти у бельгийцев, португальцев, венгров и шведов абсолютно на равных борются с лидером нашей команды спортсменом и журналистом Борисом Шульмейстером. Ему, в основном, и отдуваться за остальных, по крайней мере первые полтора часа гонки из четырех. Потом все равно придется уступить место более «медленным» коллегам, ведь каждый должен провести на трассе не менее 25 зачетных минут. А еще интрига в виде потерь времени на дозаправку, смену водителей.

Борьба, борьба, борьба… Мы хорошо стартовали за пейс-каром и держали уверенное лидерство на первых кругах. Потом соперники перегруппировываются и начинают отвоевывать упущенные секунды. Они, как роботы, штампуют результаты, демонстрируя отличную вкатанность и в трассу, и в машину. Молодцы! Невзирая на соперничество, иногда просто любуюсь взаимопониманием между некоторыми водителями и их автомобилями. У нас больше неточностей, элементарных помарок. В итоге мы медленнее – иногда на 2–3 секунды с круга. И занимаем пятое место, пропустив команды Бельгии, Португалии, Венгрии, Швеции.

Сначала внутри пустота – не получилось! Но все-таки праздник состоялся. Праздник, единение души и автомобиля. Мы были единым организмом, командой – не самой быстрой, зато молодой, задорной, дружной! К тому же оставили позади Германию, Францию, Великобританию и многих других из тридцати. Искренние поздравления лучшим и… до встречи в следующем году. Ведь, по уверениям организаторов, Mazda Open Race может стать ежегодной. Хотелось бы! **ЗР**



Бензин в бак льется самотеком, поэтому емкость поднимаем повыше.



По регламенту водитель, закончивший заезд, сначала заливает топливо и только потом помогает сменщику усесться и пристегнуться.

Пирог для троих

В «туринговом» чемпионате мира теперь всего две заводские команды и пять заводских гонщиков. Насколько значимы эти перемены, оценивает Максим Вольнов.

ДИСПОЗИЦИЯ

Уход заводской команды АВТОВАЗа сильно отличался от ухода действующего чемпиона – СЕАТа. «Лада Спорт» просто тихо исчезла с арены, и теперь судьба трех гоночных «приор» туманна. Испанская же фирма внятно объявила: техника передается частным командам, а заводские инженеры помогут ее обслуживать. При этом СЕАТ наравне с БМВ и «Шевроле» играет в зачете марок! Интересно, в чем тогда разница между заводской командой и незаводской (особенно если учесть, что какая-либо модернизация автомобилей по ходу сезона нынче запрещена)? Возможно, лишь в оценке исхода чемпионата, если он окажется для «леонов» неблагоприятным.

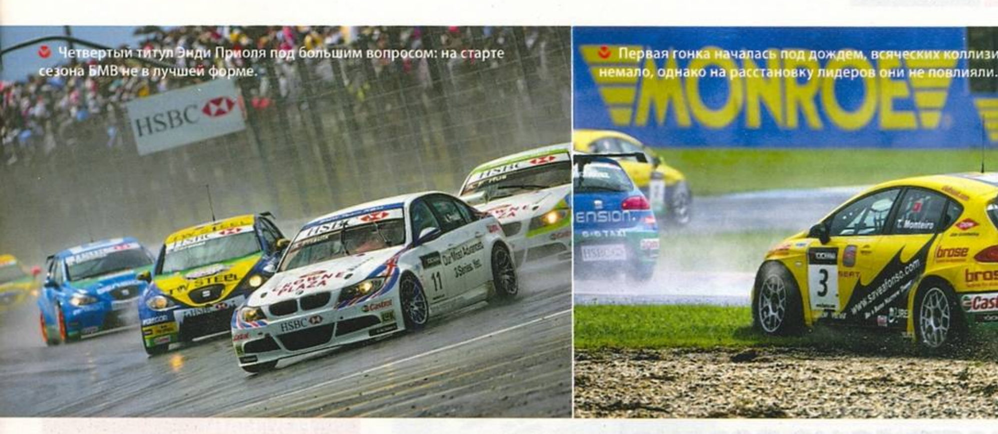
Гонщики СЕАТа во главе с чемпионом-2009 Габриэле Тарквини большей частью перешли в частную команду SunRed, а Иван Мюллер – в «Шевроле», где заменил Андреа Ларини. Команда БМВ существенно урезала расходы, из пяти пилотов оставив лишь Энди Приоля и Аутусто Фарфуша. Из «туринговой» элиты, помимо Ларини, выпали Йорг Мюллер и Рикард Райделл. Однако массовость ничуть не пострадала! Год назад на стартовую гонку в бразильской Куритибе вышло 18 машин (из них три «приоры»), ныне – на одну больше. Прирост – за счет «частников», среди которых вновь наш Андрей Романов, вернувшийся в команду Франца Энгстлера. Ожидаем еще и Тимура Садрединова, планировавшего начать сезон с третьего этапа – за рулем «Леона».

ПРОБА СИЛ

Куритиба – трасса на почти километровой высоте над уровнем моря. По науке, турбодизель «Леона TDI» имеет здесь некоторый перевес над атмосферниками «Шевроле-Круз» и БМВ-320i. Год назад сеатовцы тут просто всех «порвали», заняв полные подиумы в двух зачетных гонках. Ныне поул, завоеванный Иваном Мюллером, выглядел отчасти сюрпризом. Да, француз – очень сильный гонщик, но «Круз» ведь проводит в чемпионате мира всего второй сезон. Неужели инженерам «Шевроле» за зиму уда-



Иван Мюллер доволен переходом в другую команду. И результатами, конечно.



Четвертый титул Энди Приоля под большим вопросом: на старте сезона БМВ не в лучшей форме.

Первая гонка началась под дождем, всяческих коллизий было немало, однако на расстановку лидеров они не повлияли.

лось настолько улучшить свое детище? По-видимому, да: в первом заезде три «круза» быстренько оттеснили «Леон» Хорди Жене, да так втроем и финишировали – Мюллер, Роберт Хафф, Ален Меню. Ничего себе заявка!

СЕАТ во второй гонке все же урвал кусочек бразильского пирога – победа Тарквини, второе место Жене. Но далее на финише вновь дружная тройка «крузов», хотя и в другом порядке!

Где же БМВ? Обладатель трех мировых титулов Энди Приоль выцарапал пятое место в одном из заездов, Фарфуш не сумел подняться выше шестого. Еще большую неудачу на этапе потерпел, пожалуй, только Андрей Романов. Не повезло по полной программе: в первой гонке не финишировал из-за поломки, а во второй не стартовал. Но все-таки не надо сравнивать частный БМВ-320 с заводским – это, как правило, машины с разными возможностями.

Итог этапа в зачете пилотов поразительно совпадает с прошлогодним: равенство очков у Ивана Мюллера и Габриэле Тарквини. А вот среди команд расклад небывалый: «Шевроле» лидирует, а БМВ скромно замыкает турнирную таблицу. Пусть она в этом сезоне лишь из трех строчек, но, судя по всему, адреналина болельщикам добавит изрядно. **ЗР**

Поменяли лидера

Не оправдались надежды Кими Райкконена: мексиканский гравий не стал для него удобнее, чем шведский лед. На втором этапе раллийного первенства мира чемпион Формулы-1 до финиша не добрался. В первый день потерял шансы на приличный результат, врезавшись в скалу и повредив подвеску своего «Ситроена». Во второй вылетел с трассы и перевернулся – сход.

Сюжет нынешнего Ралли Мексики сложился довольно оригинально. Хотя бы потому, что пилоты «Форда» за все три дня так и не попали в тройку лидеров – неожиданность! А до середины второго лидировал Петер Сольберг, причем со стабильным отрывом в полминуты от Себастьена Лоэба. Никто не верил, что руководство «Ситроена» позволит норвежцу выиграть. Так и вышло. Петер в какой-то момент мастерски сбросил темп и пропустил вперед того, кому «звезды указали» бороться за титул. Вот и произошла смена лидера чемпионата – теперь это Лоэб. В зачете марок первую позицию сохранил «Форд»: Сольберг и Ожье выступали за «юниорскую» команду «Ситроена» и потому не принесли очков главной, а официальный напарник Лоэба Дани Сордо финишировал лишь четырнадцатым.



Надеяться не поздно!

Из года в год растет число россиян, выступающих в молодежных формульных сериях. В этом сезоне ожидаем еще несколько дебютов. Даниил Квят, добившийся успехов в европейском картинге, сел за руль Формулы БМВ – на предсезонных тестах Евросерии 15-летний уроженец Уфы показал шестое время. В Формулу «Рено 2,0» пришли 16-летний барнаулец Максим Зимин и 25-летний Александр Пугачев.

А «ветераны» дружно собрались в Мировой серии «Рено 3,5» (WRS) и, полагаем, смогут здесь чего-то достичь. Компанию 20-летнему Антону Небылицкому и 24-летнему Даниилу Мове составит Михаил Алешин, вернувшийся в WRS после года, проведенного в Формуле-2 (там он стал бронзовым призером). Если судить только по официальной иерархии гоночного мира, то это в какой-то мере шаг назад для 22-летнего россиянина. Однако в «Рено 3,5» гораздо более серьезная конкуренция – тестовая сессия в Барселоне собрала 24 пилота! И Михаил считает, что это один из шансов для развития карьеры. Пример Виталия Петрова показал, что и в 25-летнем возрасте в Формулу-1 пробиться можно.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ	
2-й этап, Ралли Мексики	
1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	3:42.41
2. **П. Сольберг** (Норвегия, «Ситроен-С4»)	0.24
3. **С. Ожье** (Франция, «Ситроен-С4»)	0.25
4. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.47
5. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.15
6. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус»)	2.48
ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ	
2-й этап, Ралли «Лахденпохья»	
1. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1:11.40
2. **Е. Новиков** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.29
3. **С. Успенский** (Москва, «Субару-Импреза»)	2.44
4. **А. Трухин** (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	3.33
5. **Г. Брославский** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	4.06
6. **А. Назаров** (Ростов-на-Дону, «Мицубиси-Лансер»)	4.58
ЧЕМПИОНАТ И КУБОК РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ, итоги	
N-1600	
1. **В. Черевань** (Орел, «Хонда-Сивик»)	290
2. **К. Ладыгин** (Екатеринбург, «Лада-Калина»)	226
3. **А. Дудукало** (Химки, «Форд-Фиеста»)	203
А-1600	
1. **Д. Саликов** (Тюмень)	323
2. **А. Токарев** (Курган)	323
3. **В. Малеев** (Самара)	309
«Лада»	
1. **С. Рябов** (Самара)	184
2. **А. Фабрициус** (Омск)	171
3. **С. Григорьев** (Красноярск)	155

Европа зовет

Официальный «туринговый» Кубок Европы (ЕТСС) радикально поменял формат. С момента его учреждения трофей разыгрывался в один этап, ныне же сезон состоит из трех гонок – в Португалии, Австрии и Италии. Как следствие, у спортсменов совсем иное отношение к ЕТСС: заявки на участие подали полтора десятка пилотов. В большинстве – победители и призеры национальных чемпионатов. Среди них наш Тимур Садрединов, который был призером ЕТСС в 2006 году, а также семейное трио из Украины – Леонид, Юрий и Ирина Протасовы. Главным фаворитом следует считать последнего победителя ЕТСС Джеймса Томпсона. Англичанин, в прошлом призер чемпионата мира, как и в минувшем году, поедет на «Хонде-Сивик». Предусмотрен зачет и для 1600-кубовых машин, но в нем россиян пока нет.

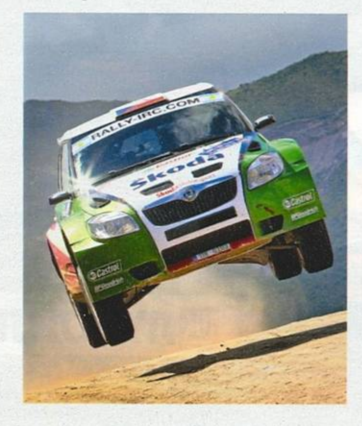


Ждем ответных ударов

Триумфом «Шкоды» завершилось Ралли Аргентины, входящее ныне в серию IRC: победа финна Юхо Ханнинена, призовые места Гая Уилкса и Яна Копецки. Правда, экипажи на «фабиях» особого сопротивления не встретили. Аргентинская трасса оказалась слишком жесткой для «Пежо-207 S2000» – два из трех экипажей сошли с дистанции, в том числе победитель предыдущего этапа в Бразилии Крис Мик. А португалец Бруно Магалаеш финишировал лишь шестым.

Визит единственной «Фиесты-S2000» в Аргентину был скорее маркетинговым, нежели чисто спортивным. «Форд» доверил машину местному гонщику Федерико Виллагре. Тот прекрасно знал трассу, но плохо был знаком с автомобилем, так как несколько сезонов ездил лишь на «Фокусе WRC». Результат – пятое место, следом за соотечественником Габриэлем Поссо на «Импрезе».

На трех этапах в IRC – три разных победителя, однако вся тройка лидеров по сумме очков – пилоты «Шкоды». Пожалуй, это не совсем то, чего ожидали от турнира с участием пяти марок. Но впереди девять европейских этапов подряд. Может, на них встрепенутся «Пежо» и «Абарт».



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ	
2–3.05	Кубок России по ралли, «Голубые озера», Псковская обл.
15.05	Кубок России по ралли, «Горный лен», Асбест Свердловской обл.
21–22.05	чемпионат России по ралли, «Славянский Кубок», Браслав, Беларусь
КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС	
1–2.05	первенство России (легковые, багги), Тольятти
8–9.05	чемпионат и Кубок России (все классы), «День Победы», Рязань
8–9.05	чемпионат и Кубок России (легковые, багги), Ставрополь
14–16.05	чемпионат России (легковые), Воронеж
14–16.05	традиционная гонка (легковые, багги), Зеленокумск
14–16.05	первенство России (багги), Санкт-Петербург
22–23.05	чемпионат России (легковые), Казань
29–30.05	чемпионат и Кубок России (грузовики, багги), Ростов-на-Дону
29–30.05	Кубок России (грузовики, легковые), Чита
ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА	
6–9.05	чемпионат России по трофи-рейдам, «Кировские болота», Ленинградская обл.
15–16.05	Кубок России по дрэг-рейсингу, Курск
21–23.05	чемпионат России по кольцевым гонкам (RTCC), Курск (дата предварительная)
21–23.05	чемпионат России по ралли-рейдам, «Карелия»



Француз сжимает кулачки

Многие технические решения, использованные для подготовки гоночного «Рено-Сандеро», можно заимствовать для тюнинга гражданских машин, утверждает Вадим Никишев. Фото Александра Кульнева.

Смотрите, как это делают. Конвейерный автомобиль в не самой бедной комплектации почти полностью разбирают – из салона удаляют обивки, сиденья, шумоизоляцию... Их место занимают сугубо гоночные атрибуты: каркас безопасности, сиденья-«ковши» и «парашютные» ремни безопасности. По такому принципу создают «кабинку» автомобиля для кузовной серии – и таким же образом подготовили «Рено-Сандеро» для «Гонки звезд «За рулем». В его интерьере о гражданском прошлом напоминает только панель со стандартными приборами, кнопками и переключателями. Это самый гуманный вариант переделки: в машинах посерьезней от панели остаются лишь фрагменты былого, дополненные консолью с тумблером «массы» и кнопкой стартера.

Мотор гоночного «Сандеро» заводится, как и серийный, поворотом ключа в замке зажигания. Остальные гоночные комплектующие, от которых напрямую зависит безопасность пило-



та и пассажира (машины использовались и как гоночное «такси»), монтируют в обязательном порядке. Сидушки, руль и накладки на педали – от итальянского поставщика «Тоора Компетиционе». Они такие же, как на раллийных «логанах». Никаких привычных регулировок нет: сиденья подгоняют под конкретного пилота, а крепят болтами к специальным переходникам. Нижние лямки ремней «Орека» тоже крепят к кузову болтами – для этого в днище вварили гайки. Верхние, плечевые лямки продеты через отверстия в спинке «ковша» и зафиксированы на поперечине каркаса безопасности. Каркас, в отличие от тех, что для «логанов» поставляет все та же «Тоора», сварен во Владимире специально для «Сандеро». Если во французских седанах передние дуги не достают до передней панели, то здесь ее пришлось кромсать, чтобы сделать клетку более безопасной.

Двери – без стандартных обивок: арматура прикрыта легким пластиковым листом, в котором оставили ниши для стандартных ручек. Электростеклоподъемники демонтировать не стали, сохранили и управление ими – стандартные клавиши на консоли. Приборы также не претерпели изменений: тахометр изначально размечен до 7000 об/мин, а мотор, собственно, больше и не раскрутишь.

Почему? Не станем забывать, что «Сандеро» – гоночный автомобиль начального уровня, сверхвысокой отдачи от него ждать не приходится. В прошлогодней «Гонке звезд» участвовал экспериментальный «Логан» с 16-клапанным мотором, который построили на базе обычного восьмиклапанника. Но тогда благодаря измененным впуску и выпуску, оригинальному блоку управления, созданному питерской фирмой «Абит», удалось снять около 140 л.с.

А мотор «Сандеро» почти не отличается от тех, что стоят на машинах, сходящих с конвейера «Автофрамоса». Двигатель хорош на «низах», но не любит высоких оборотов – программу управления пришлось чуть подкорректировать, и теперь он легко раскручивается до 6500 об/мин и выдает под 110 л.с.

И все же ощутимая прибавка в динамике – в большей степени заслуга коробки передач. На гоночном сленге она называется кулачковой. Заглянув под капот, увидишь совершенно стандартный корпус, но в нем начинка французской фирмы «Садев»: изменены передаточные отношения всех пяти ступеней, а вместо синхронизаторов установлены кулачковые муфты. «Сандеро» с такой коробкой набирает скорость моментально – только успевай переключать передачи. Чтобы стало понятнее: на прямой трассы «Гонки звезд» в Тушине, где серийный автомобиль на третьей передаче набира-

Принцип подготовки спортивного автомобиля: ничего лишнего! Он, как видите, распространяется и на рабочее место водителя.

Внешние отличия от серийной машины в этом ракурсе – гоночный окрас и специальные замки пятой двери.

Над головой мягкие пластиковые накладки. Шлему пилота лучше контактировать с ними, а не с металлом.



Вадим КРЮЧКОВ, зав. отделом спорта ЗР:
«Хэтчбек сильно отличается от седана в спецификации «Логан кап». Корма легче, и это чувствуешь с первых метров после старта. Но не развесовка главное: здесь не синхронизированная коробка, а кулачковая, да еще с блокировкой дифференциала. Плюс специальная обувка – шины с боевым шипом. С ними поначалу испытываешь восторг, как от новой игрушки для взрослых. Разгоняешься очень быстро, в поворотах непривычный «держак», передачи втыкаются почти мгновенно. А спустя несколько кругов по трассе «Гонки звезд «За рулем» понимаешь: твой стиль управления далек от идеала. Словно биноклем колешь орехи: цель достигнута, но способ чересчур коряв.

Аппарат с почти серийным мотором, но все же от автомобилей, что ездят по обычным дорогам, он ушел очень далеко... Стоп, надо вспомнить, как в звездных состязаниях на этой же машине ездил фирменный пилот «Рено» Виталий Петров. Все видели: тренированный гонщик на боевом «Сандеро» может мчать по ледовому треку очень быстро.

Следующая попытка совладать с гоночной техникой – теперь все пошло лучше. Рулевое колесо в этом автомобиле только задает направление движения. Коррекция сносов и заносов не его стихия. Зачем крутить баранку, если достаточно правильно отработать газом? На льду блокировка дифференциала – великая штука: тяга ведущих колес позволяет втянуть машину в поворот и удержать на дуге или, скажем, пройти вираж с опорой на снежный бруствер. Итог пробной поездки – понимание того, что на «Сандеро» освоить ледовый арсенал приемов управления, в принципе, можно... Непонятным осталось другое: как спортсмены кучей, борт о борт, умудряются заезжать в поворот?! Тут и одному, когда на спидометре за сто двадцать, трасса кажется безумно узкой и тесной...»

За день до нашего теста на этом «Сандеро» в «Гонке звезд «За рулем» стартовал первый российский пилот Формулы-1 Виталий Петров.

ет лишь 120 км/ч, гоночный хэтчбек несется уже на пятой почти в отсечке, а это верные 140 км/ч!

Залог быстрого старта – самоблокирующийся дифференциал. Он не позволяет колесам провернуться даже на скользком покрытии, а в поворотах добавляет остроты. Если обычный переднеприводник под сброс газа норовит выставить заднюю ось в занос, то боевая машина на спортивном шипе плывет наружу. С добавлением же газа начинает ввинчиваться в поворот.

С такими особенностями мы периодически сталкиваемся на тестах «заряженных» машин: уберите из этого «Рено» каркас, омологированные сиденья и профессиональные амортизаторы – и автомобиль превратится в тюнинговый. Как знать, не захотят ли владельцы серийных машин повторить путь преобразования гоночного «Сандеро»? ЗР

Вот они, злобные гоночные покрышки с конусным шипом. В глубине колесной ниши – спортивные амортизаторные стойки «Олинз».

Клеть из труб – вварной каркас безопасности отечественного производства.





Молодой и рьяный

Со дня появления «Форда-Фокус» прошло немало времени – автомобиль стал поистине массовым. За рулем машины увидишь и степенного семьянина, и неугомонную молодежь. Для нее Вадим Никишев подобрал программы тюнинга.

Для обычных «фокусов» найти что-то посерьезнее аэродинамического обвеса непросто. Тому есть объяснение – достаточно вооружиться калькулятором и посчитать, во что обойдется доводка двухлитровой 145-сильной версии до уровня спорткара.

Тюнинговые распредвалы «Косворт» столичное ателье B-tuning предлагает за 30 тысяч рублей, комплект клапанных пружин стоит 16 тысяч, жесткие опоры двигателя – около пяти. Комплект четырехпоршневых «машинок» потянет на 62 тысячи. Выпускная система с «пауком» от компании «Аутодженерейшн» (Autogeneration) обойдется в 15 тысяч, чип-тюнинг – под два десятка. Там же и за ту же «двадцатку» можно установить дифференциал повышенного трения «Квайф», а голландскую винтовую подвеску AST – за 32 тысячи рублей. Обвес в цвет кузова (например, от тольяттинской компании «Юролтюнинг») – 23 тысячи. Итого 223 тысячи целковых, причем без стоимости доводочных работ и тюнинга интерьера! Такой суммы хватит, чтобы купить заводскую горячую версию «Форд-Фокус ST» с 225-сильным турбомотором, доработанными тормозами и ходовой, спортивными сиденьями и фирменным обвесом. Вот на них-то и сосредоточились зарубежные ателье, причем многие идут дальше, выбирая в качестве объекта тюнинга еще более жгучую модификацию RS.

В ШКУРЕ ВОЛКА

Что не устраивало в «Фокусе ST» немецкое ателье «Вольф», которое с 1977 года занимается подготовкой гоночных «фордов»? Он слишком цивильный! Щадящая программа доработки предполагает форсировку двигателя до 275 л.с. и 360 Н·м, более серьезное вмешательство повысит отдачу до 300 л.с. и 400 Н·м – за максимальные показатели просят без малого 4000 евро. В обоих вариантах техническая доработка заключается в замене форсунок, ревизии турбокомпрессора и перенастройке «мозгов». А чтобы высокофорсированный мотор не перегревался, поменяли и систему охлаждения. Из внешних изменений заметен лишь задний спойлер, интерьер украшен накладками на педали, площадкой для левой ноги да алюминиевым ручником. В ходовой появились заниженные на 35 мм пружины и фирменные колеса с шинами «Пирелли» 235/35R19.

Но это прелюдия по сравнению с ураганом по имени «Фокус RS». Все тот же пятицилиндровый турбомотор, который на заводской версии развива-

ет 305 л.с., за 1300 евро тюнеры «раскачают» до 360 л.с. и 559 Н·м, которые доступны при 3100 об/мин. Инженеров со спортивным прошлым не устроил штатный самоблокирующийся дифференциал – его заменили многодисковой муфтой (2500 евро). Подвеска комплектуется либо укороченными на 30 мм пружинами, либо регулируемыми стойками (1300 евро). Экстерьер не изменился, если не считать наклеек с логотипами ателье.

И УСЛЫШИШЬ ЗВУКИ РАЛЛИ

Немцы из компании «Лодер1899» для «Фокуса ST» не только создали обвес, но и придумали два уровня форсировки. Обычный чип-тюнинг вкупе с фильтром нулевого сопротивления и более производительным интеркулером позволит мотору развить 255 л.с. – прибавку «поголовья» оценивают в 1430 евро. Чтобы достигнуть отдачи в 290 «лошадок», придется вдобавок установить новый выпуск и расстаться еще с 1700 евро.

А вот у самого мощного RS, подготовленного по тому же рецепту, на выходе 370 л.с. Прибавку в 65 «лошадок» обеспечивают новая программа управления двигателем, воздушный фильтр и полностью оригинальный глушитель, в числе достоинств которого не только 20 дополнительных сил, но и настоящий раллийный звук выхлопа. Подвеска занижена на 35 мм для лучшей устойчивости, а выбор колесных дисков колеблется в пределах от 17 до 20 дюймов. Полностью упаковать «Фокус RS» обойдется в 6500 евро.

ДЖЕМ-СЕЙШН

Британцам из «JAM-Спорт» версия ST не особо интересна – ограничились дежурным обвесом да вариантами замены воздушного фильтра, интеркулера и выпускной системы. Все внимание – ракете RS, для которой можно подобрать комплектующие самостоятельно, а можно сразу заказать кит. В него входят турбокомпрессор, «задувающий» 1,5 бар, промежуточный охладитель, фирменный глушитель со спортивным нейтрализатором и высокопроизводительные форсунки. Результат – внушительные 400 л.с. и 590 Н·м! Англичанам такое счастье обойдется в 2400 фунтов. Почти столько же стоит тормозной кит, состоящий из шестипоршневых суппортов и 362-миллиметровых дисков AP-racing и колодок Ferodo: это сочетание доказало свою эффективность на Северной петле Нюрбургринга. ЗР



Этому «Фокусу ST» инженеры «Вольфа» добавили 75 л.с. Теперь по отдаче он почти не отличается от серийного RS. Но для последнего есть своя программа, повышающая мощность до 360 «лошадок».



Изменили экстерьер лишь наклейки британского ателье «JAM-Спорт». Под капотом кит, увеличивший мощность до 400 л.с.

Внешность «Фокуса RS» настолько удачна, что улучшить ее можно лишь деталями. Немцы из «Лодер1899» для форсированной до 370 л.с. версии предлагают фирменные колеса различной размерности.





Компания «Форд» не осталась в долгу и выпустила эксклюзивную серию RS500. Полтысячи машин, двигатели которых развивают 345 л.с., окрасят в матовый черный цвет.



Вот такое кино



«Да я эту дорогу хорошо знаю, проеду хоть с закрытыми глазами!» Проверим? В автожмурки играли два Вадима – Крючков и Никишев. Фото Александра Батыру.

Авторы прицепились к расхожей фразе, которую не стоит воспринимать буквально? Нисколько. Оба любят кино – и оба вспомнили эпизоды, достоверность которых, мягко говоря, вызывает сомнения. Один Вадим не поверил в то, что слепой полковник из американской картины «Запах женщины» смог бы под диктовку напарника гонять по улицам на «Феррари». Хотя, конечно, исполнитель главной роли Аль Пачино здесь весьма убедителен.

Другого Вадима раздражал французский фильм о гонщике Мишеле Вальяне. Там пилот оригинальным способом демонстрировал девушке свое знание трассы. Спутница закрывала ему ладошками глаза, а Мишель по памяти брал повороты на скоростях за двести!

«Ну, двести не двести, а на городских шестидесяти уж наверняка сможем!» – приговаривали мы, расставляя конусы на спецдорогах полигона. Расстояние между конусами отмерили в 16 шагов, а на финишной прямой обозначили подобие «гаража», правда, очень просторного: зрячий сюда и грузовик загонит. Но у нас инвентарь компактный – «ФИАТ-Албеа».

Для начала убедились воочию: выполнить упражнение легче легкого, «змейка» проходится хоть ровно, на одном лишь рулении, хоть с залихватским метением хвостом… Отставить! Нужно сбавить темп и попробовать запомнить траекторию. Итак, если ехать на второй передаче (примерно 2000 об/мин) и вращать руль на 180 градусов без перехватов, то перекладывать его придется секунды через три. «Раз-два-три» – повернул, «раз-два-три» – крути обратно. Чего проще! Попробуем?

На стартовой позиции Вадим Никишев завязывает себе глаза, Вадим Крючков готов давать ценные указания со стороны. Он подскажет, когда первый раз повернуть баранку.

Трогаюсь, переключаюсь, держу на слух нужные обороты… «Влево» – доносится голос из рации. Тут же выполняю команду, отсчитываю про себя три секунды, руль обратно… «Стоп-стоп-стоп!» Как в том анекдоте, когда водитель грузовика попросил прохожего помочь с парковкой в тесном дворике: «А теперь выйди, гад, и посмотри, что ты натворил». Развязываю глаза, оглядываюсь – капот смотрит прямо на конус, до которого остались считаные сантиметры… Лишившись визуальной информации, мозг моментально теряет ориентацию. Кажется, что выбрал верное направление, – ока-



Слепо-полицейский разворот. В данном случае движение задним ходом с последующим вращением на 180 градусов – почти трюк.

«Змейка» под команды по рации. Штурману радиоуправляемой игрушки едва ли не труднее, чем водителю.

зывается, едешь совсем в ином. И стоит ошибиться на «змейке» в самом начале, как амплитуда перестанет совпадать с интервалами между фишками. Поэтому лучше посадить Крючкова в правое кресло – пусть диктует «стенограмму» отсюда… Совсем другое дело! Правда, скорость все равно минимальная, катимся на первой передаче и холостых. Но появился шанс вовремя выполнить одну из несложных команд («влево-вправо», «прямо», «притормози» и «да тормози же!»). Худо-бедно, «змейку» проехали, в финишный створ попали и остановились там, где требовалось.

Усложняем задачу: опытный Крючков, надев шлем, лишает себя не только обзора, но и слуха – обороты двигателя в шлеме не различить. Единственной связью с внешним миром остается поводок гарнитуры от рации, с помощью которой уже партнер Никишев поведет его по «змейке». Оказывается, находясь снаружи, управлять водителем не так-то просто! Приходится бежать перед машиной, иначе сложно оценить текущую обстановку. А еще труднее согласовать свое понимание ситуации и реакцию пилота: он должен мгновенно исполнить маневр, иначе придется долго и нудно корректировать ошибку. Но с каждым новым проездом появляется согласованность в действиях, а ведущий получает не меньше удовольствия, чем от возни с радиоуправляемой моделью!

На сладкое оставили полицейский разворот. Крючков разгоняется задним ходом, привычным движением выкручивает руль – и машина разворачивается точно на 180 градусов с первой же попытки. Повторные испытания закрепили результат, но… укачали пилота. Пока приходит в себя, делаем вывод: там, где требуются лишь наработанные рефлексы, зрение не первостепенно.

ТЕПЕРЬ – О ПРАВДЕ И ВЫМЫСЛЕ

Фильм о французском пилоте безбожно врет: по памяти проехать гоночную трассу с закрытыми глазами нельзя.



По памяти не пройдешь и не проедешь. Единственный шанс справиться – подсказка товарища.

У просто слепого водителя – минус зрение, у «гонщика» еще и минус привычное шумовое сопровождение: шлем приглушает все звуки, кроме тех, что из рации.

Не пытайтесь закрывать глаза, когда вы за рулем! Что разрешено киноперсонажам, не дозволено водителю в жизни.



Даже на малой скорости, что уж говорить о «боевых» режимах.

Американцы обманывают меньше. В их картине полуправда: под диктовку штурмана слепой полковник мог совершать несложные маневры с черепашьей скоростью. Но мчать, как в фильме, на спорткаре по городским улицам?.. Увольте!

И, пожалуй, самое главное знание. Гонщики экстра-класса, утверждающие, что чувствуют машину позвоночником, правы. Действительно, при правильной посадке за рулем через позвоночник, вестибулярный аппарат и осязание они получают лавину информации. Но – внимание! – она способна лишь дополнить зрение, а не заменить его. **ЗР**

Упражнение «постоянный радиус». Езда по замкнутому кругу со скоростью 30 км/ч далась проще «змейки», хотя и наступала потеря ориентации, и укачивало.

Без рации, под живой голос «змейку» проходишь быстрее. В роли слепого полковника – Вадим Никишев, поводырь – Вадим Крючков.



Да хранит вас Санта Мария!

«Девушка перекрестила меня и зачем-то пометила копию контракта красным фломастером»… О своих приключениях в Венесуэле вспоминает Эмиль Прохорчев.





ПРИЛЕТЕЛИ...

Мы – в аэропорту Каракаса.

– Буэнос диас, амигос! – сотрудницы компании по аренде автомобилей явно скучают.

– Здравствуйте, товарищи!

Мы кидаем на пол рюкзаки и пытаемся поменять деньги. Дело в том, что в Венесуэле, куда нас занесло попутешествовать на автомобиле, два курса обмена валют – официальный и курс черного рынка, разница между которыми – примерно в два с половиной раза не в пользу государственного. Посему выгодная схема аренды автомобиля иностранцем в этой южноамериканской стране такова: сумму на пластиковой карте вам блокируют по официальному курсу, вы, вернув автомобиль, расплачиваетесь наличными по курсу черного рынка, а деньги на карте разблокируют. Таким образом, прокат обходится вам в два с половиной раз дешевле. Вот.

Деньги благополучно обменяли, ждем нашу «Тойоту-Ярис». Девушки не спешат – здесь вообще никто никуда не спешит. Автоматическая система списания денег с международных пластиковых карт не работает, все операции осуществляются по телефону.

– У вас есть карта Каракаса?

– Но, сеньор!

– А взять навигатор напрокат?

– Но, сеньор. Хабла эспаньол? – это уже вопрос к нам.

– Но, сеньорита!

– Вас никто не встречает здесь, в Каракасе?!

– Но, сеньорита!

– Да хранит вас Святая Мария! – девушка перекрестила меня и зачем-то пометила копию нашего контракта красным фломастером...

НА КРАСНЫЙ – МОЖНО

Пятница. Вечер. Город окутан сложными развязками, помноженными на суматошный трафик и малоинформативные указатели. После пяти (!) часов блуждания находим, наконец, свою гостиницу, но до этого случилась малоприятная встреча с представителями местной ГАИ.

Сделав очередной круг по плохо освещенному небогатому району, мы



неловко припарковались в неположенном месте. Через какую-то минуту нашу машинку буквально окружили четыре мотоцикла – по два полицейских на каждом. Старший, рассмотрев документы, начал объяснять, что мы неправильно припарковались, остальные принялись обыскивать авто.

– Ликорно! – один из полицейских, порывшись под задним сиденьем, демонстрирует пустую бутылку из-под алкоголя. – Вы пили за рулем?

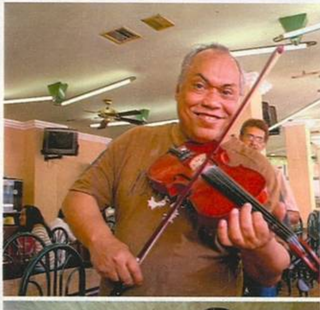
– Это провокация! – ошалело отмахиваюсь я. – Мы только что из аэропорта! Россия и Венесуэла – братья навеки!

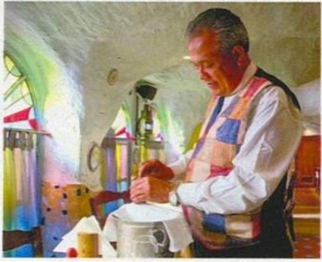
Призывы к справедливости не имели успеха. Бутылку нам, понятное дело, подкинули (а после всего ее забрали с собой – вероятно, для следующих туристов). После долгих разбирательств, подкрепленных небольшой суммой в инвалюте (спасибо родному опыту), конфликт был разрешен. Позже выяснилось, что Каракас – город с высоким уровнем преступности.

Все! Подальше от смога столицы – вперед к райскому острову Маргарита! Дороги в Венесуэле довольно хорошие, почти в каждой деревеньке неплохого качества асфальт. В пику Кубе, где преобладают американские «пятидесятники», в социалистической Венесуэле огромное количество американских автомобилей 70-х годов. В большинстве своем этот автопарк выглядит довольно удручающее.

Кстати, об особенностях местной езды. Загибаем пальцы.

Мачо никогда и ни при каких обстоятельствах не включает поворотники. У большинства машин стоп-сигналы отсутствуют либо давно не горят, поэтому надо быстро научиться угадывать момент остановки идущего впереди транспорта.





Здесь можно проезжать на красный свет, если ты не мешаешь остальным участникам движения. Удивительно, но хаоса при этом не возникает.

Нет прямого запрета на употребление алкоголя за рулем. Сам видел таксистов, которые, ожидая клиентов, резались в домино и пили водку с тоником.

Скоростные ограничения на трассах имеют рекомендательный характер, посему скорость под двести не редкость.

Тот, кто пристегнут, – либо придурок, либо иностранец.

ПОЧЕМ?

– Социализмо – си! Капитализмо – но!

Утром и вечером все радиоприемники страны вещают голосом любимого президента, произносящего горячие речи. Один из главных козырей победившего социализма – конечно, цена на бензин, самая низкая в мире.

– Полный бак, пор фавор.

– Си, сеньор! – мальчишка на заправке ловко управляется с пистолетом. – Грасиас, сеньор!

С 5 боливаров (около 1 доллара США) получаю 2 боливара сдачи – залив полный бак бензина да еще оставив на чай заправщику! (К слову, полулитровая бутылка питьевой воды стоит 5 боливаров.) Иными словами, литр регулярного топлива стоит в Венесуэле 50–70 копеек.

К МАРГАРИТЕ!

Паромная переправа на остров Маргарита. Нужны документы на машину, паспорт... и личная фотография. Огромный паром доставляет нас на прекрасный остров – неделя моря, сальсы, свежих морепродуктов и потрясающих видов! Впрочем, есть некоторые «но»…

Вечер. Город Парламар. Стоим на светофоре, предвкушая ужин с мидиями и белым вином в прибрежном ресторане. И тут… Бум-м-м! Наш задний бампер принимает удар от видавшего виды «Плимута».

– Извините, сеньор, тормоза совсем слабые, извините ради Святой Мадонны! – худенький, помятого вида мужичок заискивающе смотрит в глаза.

Бампер соскочил с кронштейнов, но затертостей на нем больше не стало. Ударом кулака ставлю бампер на место, открытую ладонь протягиваю венесуэльцу:

– Не волнуйся, амиго! Россия и Венесуэла – братья! А между братьями какие могут быть…

Воскресенье. Город Пампатар. В городке пустынно. Проезжаю на красный свет, потому как никому не мешаю – никого ведь нет. Полицейских замечаю не сразу. На груди автоматы, отеческой доброты в глазах не видать.

– Россия и Венесуэла – братья! – напоминаю я.

– Поедем в отделение, брат! – слышу в ответ. – Составим протокол, напишешь объяснение.

– Так у вас же можно на красный!







– А у тебя прописка маргаритская есть? Это местным можно, а иностранцам – ни-ни!

– А может на месте, командир? – привычным манером запел я.

– Это можно! – сержант радостно улыбнулся…

Вечер. Билетная касса. Покупаем обратный билет на материк.

– Сеньор, а у вас есть билеты, по которым вы с вашим автомобилем приехали на остров?

– Нет, сеньорита, я их, вероятно, выкинул.

– Если вы прибыли на остров без автомобиля, то и уезжать должны «безлошадными».

– Но у нас прокатная машина, взятая в Каракасе, – мы должны сдать ее на материке…

– У вас есть билет?

– Сеньорита, а может быть, решим вопрос иначе?

– Си, сеньор, можно…

ЖИВЫ!

Когда мы приехали сдавать машину в прокатную контору аэропорта, все ее работники разом проснулись и высыпали на стоянку, чтобы увидеть живых и здоровых русских, которые, ко всему прочему, возвращают автомобиль без дополнительных повреждений.

– Санта Мария, они вернулись! Санта Мария сохранила вас! – пожилая женщина не скрывает навернувшейся слезы. – Приезжайте к нам еще, амигос!

– Мы подумаем, сеньора. Буэнас ночес! Аста ла виста, Венесуэла! ЗР

Огнем и маневром

Сколько ни написано о войне, закончившейся 65 лет назад, и об этом танке, всего не рассказать и уж тем более – не почувствовать. Но и уйти от этой темы невозможно… Сергей Канунников искал общий язык с машиной Победы. С помощью фотокамеры танк исследовал Георгий Садков.

Приказ седого, хмурого полковника из старого, 1968 года фильма «На войне, как на войне» почему-то врезался в память раз и навсегда: «Поддержите нас огнем и маневром!»…

С трудом, задевая всем, чем можно, за все, что можно, протиснувшись на место механика-водителя, пристраиваюсь к неудобным педалям, пытаюсь совладать с рычагом переключения передач, словно приваренным к полу. Давлю кнопку. Коротко и глухо проухал стартер, и машина наполнилась ревом старого, но бодрого 500-сильного дизеля. Огня сегодня не будет, а вот поддержать маневром тех, кто воевал на таких машинах более 65 лет назад, попробуем.

ПРИЗЫВА 1940-го

Теперь трудно представить, что машина, признанная выдающейся многочисленными историками, политиками, военными – от Черчилля до Гудериана, – добиралась до конвейера и воинских частей совсем не просто. У детища конструкторов Харьковского паровозостроительного завода во главе с Михаилом Ильичом Кошкиным нашлось немало противников – уж очень необычен танк, работать над которым начали в 1938-м. Машина получилась непривычно тяжелой, поскольку имела защиту не только от стрелкового оружия, как предыдущие массовые советские танки. С недоверием относились и к дизелю, и к отсутствию… колес. Ведь СССР будет «бить врага на его собственной территории», а значит – танки скорым маршем пойдут по европейским шоссе. Вспоминал ли кто-нибудь эти планы страшной осенью 1941-го или тяжелым летом 1942-го? Если и вспоминали, то с горечью.

В 1938-м будущая война виделась по-другому. Но у харьковских конструкторов, к счастью, нашлись сторонники в армии. За опытным образцом Т-46-5 последовал А-20 с дизелем В-2. Затем создали прототипы А-32,



в том числе с мощной 76-миллиметровой пушкой, а в начале 1940-го – вариант с более толстой броней А-34. Именно он после небольших доработок и стал серийным Т-34.

Окончательное решение о выпуске машины приняли в Москве, в марте 1940-го. Из Харькова, дабы провести последний этап испытаний, танки погнали в столицу… своим ходом. После показа высшему руководству и испытаний на полигоне в подмосковной Кубинке машины вновь самостоятельно ушли на «паровозостроительный». Общий пробег составил около 2800 км. В этой поездке промозглой весной 1940-го Кошкин получил воспаление легких, ставшее роковым. В сентябре 1940-го талантливый конструктор умер, но его машина, к счастью, уже стала серийной.

К июню 1941-го сделали около тысячи Т-34. По требованиям военных готовили модернизированный вариант: в частности, старались улучшить не слишком удобное рабочее место водителя. Но 24 июня нарком оборо-

Место наводчика. Левое колесо отвечает за поворот башни, правое – за движение ствола. Были и электроприводы, но чаще стрелки работали вручную – так надежнее да и точнее.

Т-34 оснащали пулеметом ДТ калибра 7,62 мм. Под ним – запасные траки.

ны С. Тимошенко и начальник генштаба Красной Армии Г. Жуков потребовали наращивать производство серийных машин. Время для экспериментов неподходящее: через шесть дней немцы вошли в Минск, через месяц с небольшим – в Смоленск.

СИГНАЛ К АТАКЕ

В фильмах детства и юности работа танкистов выглядела какой-то лихой и даже романтичной. Одна из немногих картин, более-менее близко передающих труд четырех людей в тесной бронированной коробке, наполненной ревом мотора, грохотом выстрелов, раскаленной пороховой гарью, – та самая работа режиссера Виктора Трегубовича «На войне, как на войне». Там, правда, воюют в самоходке, но сути это не меняет. У нас тут, в 2010-м, ни выстрелов, ни гари, ни тем более риска попасть на мину или оказаться мишенью «Тигра».

Отжал тугое сцепление, с трудом всадил первую, рычаги полностью на себя (водители-знатоки этой машины говорят: усилие до 70 кг!), теперь можно бросить сцепление и, добавляя газ, отпускать рычаги вперед. Поехали! Только делать это нужно бы гораздо быстрее. Какая уж тут атака! Даже с открытым люком водитель среднего роста вынужден пригибать голову, чтобы видеть дорогу перед самым носом машины. А как ехать, когда люк закрыт? И сколько тренироваться, пока научишься с толком орудовать неподатливой «кочергой» коробки?

Правда, рычагами, тормозящими фрикционы, работать несложно. Потянул левый – машина повернула даже послушней, чем ждал. Разумеется, Т-34 умеет разворачиваться на месте – один из рычагов до конца на себя и добавить газу. Только непривычно осознавать, что где-то там, сверху поворачивается и ствол.

МАШИНА ПОБЕДЫ

Серийное производство Т-34 с 76-миллиметровой пушкой (34-76), дизелем В-2 (V12) мощностью 500 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач начали в 1940-м в Харькове. С 1941-го машины строили также в Сталинграде и Горьком, с 1942-го – в Нижнем Тагиле, Омске, Челябинске, Свердловске. В 1941–1942 гг. построили 1201 танк с бензиновым карбюраторным двигателем М-17. С 1942 г. на Т-34 ставили пятиступенчатые коробки передач. С 1943-го делали Т-34-85 с пушкой 85 мм и экипажем из пяти человек.

На базе Т-34 выпускали огнеметный танк ОТ-34, самоходные установки СУ-122, -85, -100; инженерные машины. Т-34-85 делали до 1950 г. В 1940–1945 гг. изготовили 58 681 экземпляр всех Т-34. После войны их производили также в Польше и Чехословакии, Т-34 многие годы состояли на вооружении полутора десятков стран.



Круглая педаль за правым рычагом – газ, левая – сцепление, посередине – горный тормоз. Слева от рычага правого фрикциона ручка, которой устанавливают минимальные обороты двигателя. Справа – рычаг переключения передач, еще правее – магазины для пулемета.

Между выхлопными трубами (они прикрыты броневыми колпаками) – люк для доступа к узлам трансмиссии.

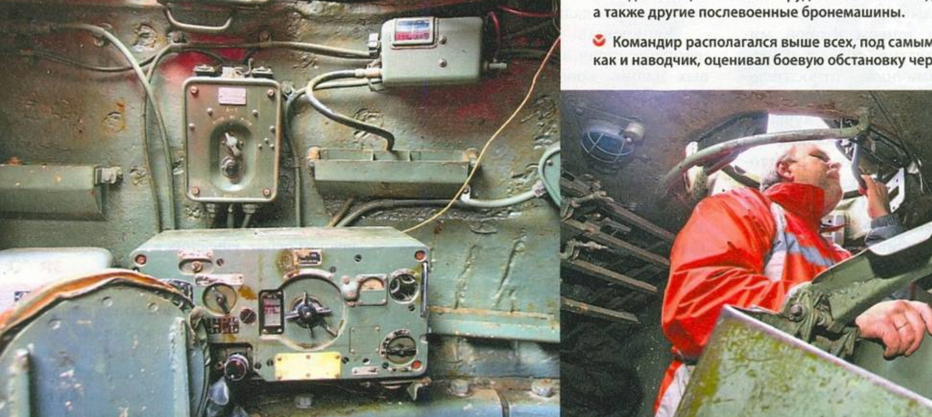
Справа – стрелок-радист, у него под ногами люк для экстренной эвакуации. Но он, как правило, оказывался бесполезен, особенно если машина вставала в колее. Говорят, ловкий радист умудрялся покинуть танк через люк водителя чуть ли не раньше его самого. Сзади-сверху еще трое (в Т-34-85 экипаж увеличили, освободив командира от функций наводчика). Командир слева, выше всех, на откидной табуретке – «насесте». Под ним, фактически головой между его коленями, – наводчик, а справа – заряжающий. Гильзы выскакивают как раз между ним и командиром. Хорошо еще, что у гусеничной машины замечательная плавность хода. Иначе было бы совсем непонятно, как тут можно воевать – во что-то целиться и попадать!

Холодный ветер дует в лицо, ноги затекают от неудобной посадки, перенапряженные руки, кажется, уже примерзают к рычагам. Но останавливаться не хочется – стыдно перед машиной и теми, кто когда-то шел на ней в бой.

ГВАРДИИ РЯДОВЫЕ

«Шестого октября южнее Мценска 4-я танковая дивизия была остановлена русскими танками… Впервые проявилось в резкой форме превосходство русских танков Т-34. Дивизия понесла значительные потери. Намеченное было наступление на Тулу пришлось отложить». Интонация послевоенных мемуаров Хайнца Гудериана предельно бесстрастна. По воспоминаниям очевидцев, осенью 1941-го, когда первые «тридцатьчетверки» прошивали насквозь башни немецких Т-III, снаряды которых отскакивали от мощных наклонных бронелистов советских машин, генерал реагировал куда эмоциональнее.

Кстати, он же писал, что после тщательного осмотра трофейного Т-34 у немцев даже появилась идея скопи-



Радиостанцией Р-113 оборудовали самые поздние Т-34-85, а также другие послевоенные бронемашины.

Командир располагался выше всех, под самым люком. Он, как и наводчик, оценивал боевую обстановку через перископ.



ровать машину. Но «смущало, между прочим, не отвращение к подражанию, а невозможность выпуска с требуемой быстротой важнейших деталей Т-34, особенно дизельного мотора».

Многие называют «тридцатьчетверку» лучшим танком Второй мировой. Действительно, он был маневренным, экономичным, относительно простым в производстве. Дизельный двигатель обеспечивал лучшую, чем у немецких машин, пожарную безопасность. Но недостатков у Т-34 тоже хватало: слабая оптика, неудобное место водителя. Мотор В-2 пожирал уйму масла. Именно его, кстати, помимо дизельного топлива, возили в бочках, укрепленных на корпусе. Жизнь танка во время войны предельно коротка, причем причем не только из-за вражеских пушек и мин. Гарантийный ресурс двигателя составлял всего около 100 часов, а первые моторы отхаживали и вовсе четверть этого срока. Еще бы! Двигатели-то да и сами танки делали в основном полуголодные женщины и пацаны из ФЗУ (фабрично-заводское училище). У этих рядовых Великой Отечественной не было на груди гвардейских значков, редко появлялись медали и ордена…

Копировать «тридцатьчетверку» немцы не стали, но и от создания новых машин, конечно, не отказались. В декабре 1942-го под Мгой наши танкисты впервые встретились с «пантерами», которые наши 76-миллиметровые пушки могли поразить уже только с 500–600 метров. А потом появились «тигры» с мощнейшей лобовой броней, державшей удары советских снарядов. Танкисты, прошедшие войну, рассказывали, что в бою с одним «Тигром» порой гибло до десяти «тридцатьчетверок». И даже после появления в 1943-м машин с более мощной пушкой калибра 85 мм «тигробоязнь» преследовала наших до самого конца войны. О цене Победы можно судить по сухой и страшной фронтовой статистике. С 5 по 20 июля 1943 года под Курском 1-я танковая армия из 552 машин потеряла 443, из них сгорели – 316! А ведь в каждом танке четверо-пятеро вчерашних пацанов. Можно мерить войну плацдармами и стрелками на картах, но правильнее все-таки – жизнями обычных людей, которых судьба и время научили преодолевать нормальный человеческий страх и помогать превозмочь его тем, кто рядом. А это, по сути, и есть – мужество.

Вот и рычаги стали как будто легче. «Тридцатьчетверка» грозно ревет мотором, словно нам с ней и вправду предстоит поддержать огнем и маневром ребят, ушедших в атаку больше 65 лет тому назад. **ЗР**

Редакция благодарит генерального директора киноконцерна «Мосфильм» К. Шахназарова и военно-техническую базу киностудии за предоставленную машину и помощь в подготовке материала.

За рулем
№05 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 947-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Максим Юрченко
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов,
Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру,
Александр Кульнев, Георгий Садков,
Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц
ТИРАЖ 460 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
**Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany**
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Новая трактовка классики

При нынешних темпах обновления эту троицу можно назвать ветеранами. Однако возраст не сказывается на популярности «Шкоды-Октавия Тур», «Мицубиси-Лансер Классик» и «Шевроле-Лачетти».

Среди новинок на страницах ЗР также «Фольксваген-Туарег», БМВ 5-й серии, «Ниссан-Кашкай», «Лада 4×4», «Мерседес-Бенц» Е-класса, «Пежо-RCZ», «Порше-Кайен», «ФИАТ-Добло», «Ситроен-Берлинго» и другие.

Масло – на анализ

Если вам небезразличен внешний вид машины, познакомьтесь с обзором мини-моек; если привыкли копать глубже, изучите метод экспресс-анализа качества масла и особенности новых генераторов для ВАЗ-2110.



Без паники

ЗР подскажет, как грамотно «прикурить» от чужого аккумулятора, если свой подвел, как попасть в собственную машину, оставшись без ключей, и как проверить исправность современной системы зажигания.





Туризм на предельной скорости

Представляем новый чемпионат мира в классе «Гран Туризмо», следим за судьбой российского дебютанта Формулы-1 Виталия Петрова и, конечно, за спортивными баталиями в нашей стране.